



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herstructurering Insteekhaven Lummen' in Lummen en Heusden-Zolder

Startnota

Bijlage 1. Onderzoek externe ontsluiting – actualisatie (Arcadis, juli 2022)

In uitvoering van de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal



DEPARTEMENT
OMGEVING

Insteekhaven Lummen

Onderzoek externe ontsluiting - actualisatie
De Vlaamse Waterweg NV

6 juli 2022

Contactpersoon

VALÈRE CEYSSENS
senior expert

T 0032 2 505 75 00
M 0032 476 96 18 90
E valere.ceyssens@arcadis.com

Arcadis Belgium nv
Corda 1
Kempische Steenweg
311/2.07
3500 Hasselt
België

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
2	Voorgeschiedenis “Ontsluiting insteekhaven Lummen”	8
3	Aanpak van het onderzoek	9
4	Planningscontext	10
4.1	Gewestplan	10
4.2	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	11
4.3	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg	12
4.4	Infrastructuur Masterplan voor de Vlaamse Waterwegen	13
4.5	Economisch netwerk Albertkanaal (ENA)	15
4.5.1	Nadere uitwerking van het economisch netwerk Albertkanaal	15
4.5.2	Vlaamse Regering, vergadering van vrijdag 23 april 2004 (VR/PV/200418 –punt 16)	17
4.6	Plan-MER “Bedrijventerreinen die deel uitmaken van het ENA”	18
4.7	Structuurschets Insteekhaven Lummen	19
4.8	MER herinrichting verkeerswisselaar Lummen	20
4.8.1	Het Plan-MER is goedgekeurd op 16 mei 2003. Het Project-MER is op 17 juli 2006 goedgekeurd. De herinrichting werd in 2012 volledig gerealiseerd. Plan-MER	20
4.8.1.1	Project I: Verkeerswisselaar	20
4.8.1.2	Project II: Ontsluiting bedrijventerreinen	20
4.8.2	Project-MER	23
4.9	GRUP Herinrichting verkeerswisselaar Lummen	23
4.10	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Lummen	25
4.11	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Heusden Zolder	27
4.12	Habitat en Vogelrichtlijngebieden	29
4.13	Watertoets 2017	30
5	Mobiliteitscontext	31
5.1	Fietsroutenetwerk	31
5.2	Openbaar Vervoersaanbod	32
5.3	Mobiliteitsplan Lummen	33
5.4	Mobiliteitsplan Heusden-Zolder	34

5.5	Verkeerstellingen Genenbosstraat / Kanaalweg	35
6	Beschrijving van onderzoeksgebied	37
7	Uitgangspunten	41
7.1	Niet-verkeerskundige uitgangspunten	41
7.2	Verkeerstechnische uitgangspunten	42
7.3	Optimalisaties studie	42
8	Beschrijving van de ontsluitingsalternatieven	45
8.1	Alternatief 1	45
8.1.1	Beschrijving	45
8.1.2	Knelpunten en aandachtspunten	46
8.2	Alternatief 2	47
8.2.1	Beschrijving	47
8.2.2	Knelpunten en aandachtspunten	49
8.3	Alternatief 3	50
8.3.1	Beschrijving	50
8.3.2	Knelpunten en aandachtspunten	52
8.4	Alternatief 4	53
8.4.1	Beschrijving	53
8.4.2	Knelpunten en aandachtspunten	55
8.5	Alternatief 5	56
8.5.1	Beschrijving	56
8.5.2	Knelpunten en aandachtspunten	57
8.6	Alternatief 6	58
8.6.1	Beschrijving	58
8.6.2	Knelpunten en aandachtspunten	60
9	Beschrijvend kader	61
9.1	Inname gebieden met een biologische waarde	61
9.2	Verlies benutting Dossche site	62
9.3	Berekening kostprijs infrastructuur	62
9.4	Onteigeningskost	63
10	Synthese	64
10.1	Synthese ontsluitingsalternatief 1	64
10.2	Synthese ontsluitingsalternatief 2	65
10.2.1	Alternatief 2A	65
10.2.2	Alternatief 2B	66

10.3	Synthese ontsluitingsalternatief 3	67
10.3.1	Alternatief 3A	67
10.3.2	Alternatief 3B	68
10.4	Synthese ontsluitingsalternatief 4	69
10.4.1	Alternatief 4A	69
10.4.2	Alternatief 4B	70
10.5	Synthese ontsluitingsalternatief 5	71
10.5.1	Alternatief 5A	71
10.5.2	Alternatief 5B	72
10.6	Synthese ontsluitingsalternatief 6	73
10.6.1	Alternatief 6A	73
10.6.2	Alternatief 6B	74

Figuren

Figuur 4-1:	Uitsnede Gewestplan Hasselt-Genk	10
Figuur 4-2:	Schematische weergave van de ruimtelijke visie op Vlaanderen	11
Figuur 4-3:	Uitsnede met wegencategorisering ter hoogte van projectgebied (RSPL)	12
Figuur 4-4:	Overzichtskaart met bruggen over het Albertkanaal	14
Figuur 4-5:	Ontwikkelingsvisie industrieterreinen Lummen	16
Figuur 4-6:	Structuurschets Lummen Kolenhaven	19
Figuur 4-7:	Ontsluitingsscenario 1 uit MER herinrichting verkeerswisselaar Lummen	20
Figuur 4-8:	Ontsluitingsscenario 2 uit MER herinrichting verkeerswisselaar Lummen	20
Figuur 4-9:	Ontsluitingsscenario 3 uit MER herinrichting verkeerswisselaar Lummen	21
Figuur 4-10:	Ontsluitingsscenario 4 uit MER herinrichting verkeerswisselaar Lummen	21
Figuur 4-11:	Voorkeurscenario uit MER herinrichting verkeerswisselaar Lummen	22
Figuur 4-12:	Inname ontsluitingsinfrastructuur verkeerswisselaar	24
Figuur 4-13:	Ruimtelijke schets concept ENA Albertkanaal	27
Figuur 4-14:	Wegencategorisering (GRS Heusden-Zolder)	28
Figuur 4-15:	Gewenste verkeers- en vervoersstructuur (GRS Heusden-Zolder)	29
Figuur 5-1:	Uitsnede van Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk en Fietssnelwegen	31
Figuur 5-2:	Openbaar vervoersaanbod De Lijn 2021	32
Figuur 5-3:	Getoonde voorkeurscenario in Mobiliteitsplan Lummen	33
Figuur 5-4:	Voorkeurscenario in Mobiliteitsplan Heusden-Zolder	34
Figuur 5-5:	Onderzochte rijrichtingen in de verkeerstellingen Genenbosstraat/Kanaalweg	35
Figuur 5-6:	Tabel met verschuiving van het (zwaar)vrachtverkeer van en naar de zones Gestel en Kolenhaven voor en na een tonnagebeperking	36
Figuur 6-1:	Ontwerpplan van de brug Westlaan	38
Figuur 6-2:	Ontwerpplan van de brug Genenbos	40
Figuur 7-1:	Kruispunt Ontsluitingsweg en Genenbosstraat	42
Figuur 7-2:	Ontsluitingsweg t.h.v. oostelijk jaagpad	43

Figuur 7-3: Vrachtwagensluis t.h.v. ontsluitingsweg (uit alternatief 1)	43
Figuur 7-4: Verbinding fietspad met westelijk jaagpad van Albertkanaal (uit alternatief 3A)	43
Figuur 7-5: Kruising van fietssnelweg in alternatief 1	44
Figuur 7-6: kruispunt Westlaan met Boterbosstraat (alle A-varianten)	44
Figuur 7-7: Aansluiting van Westlaan op de ontsluitingsweg in alternatieven 4A en 4B	44
Figuur 8-1: ontsluitingsalternatief 1	45
Figuur 8-2: ontsluitingsalternatief 2A	47
Figuur 8-3: ontsluitingsalternatief 2B	47
Figuur 8-4: ontsluitingsalternatief 3A	50
Figuur 8-5: ontsluitingsalternatief 3B	50
Figuur 8-6: ontsluitingsalternatief 4A	53
Figuur 8-7: ontsluitingsalternatief 4B	53
Figuur 8-8: Ontsluitingsalternatief 5A	56
Figuur 8-9: ontsluitingsalternatief 5B	56
Figuur 8-10: ontsluitingsalternatief 6A	58
Figuur 8-11: ontsluitingsalternatief 6B	58
Figuur 9-1: voorbeeld voorstelling inname gebieden met biologische waarde	61

1 Inleiding

Deze opdracht heeft, zoals voorzien in de mededeling gegeven aan de Vlaams Regering op 18 december 2020, tot doel om de verschillende alternatieven en varianten van de ontsluitingsstudie op vlak van ontsluiting van de insteekhaven Lummen te evalueren en aan te vullen, rekening houdend met de ingebrachte bezwaren en eventuele nieuwe inzichten.

De relevante delen van de ontsluitingsstudie uit 2011, vormen de basis voor deze opdracht. Bij de uitwerking van de evaluatie wordt er rekening gehouden met beslist beleid (zo bv. de verhoging van de bruggen, de keuze voor inrichtingsscenario 6, enzovoort).

Deze ontsluitingsstudie bekijkt de verschillende varianten op vlak van ontsluiting in een ruimer perspectief/gebied en op technisch niveau waarbij de mobiliteitseffecten duidelijk beschreven worden. Dit betekent concreet dat de vier oorspronkelijke varianten aan een update/quickscan onderworpen worden, en dat er rekening houdend met de bezwaren die tijdens het eerdere openbaar onderzoek werden ingediend, ook twee bijkomende varianten worden uitgewerkt (vergelijkbaar met de 4 oorspronkelijke varianten).

Na afronding van deze studie zal de Vlaamse Regering besluiten hoe het verdere studietraject invulling kan krijgen en het planproces terug opgestart kan worden. De feitelijke afweging van de ontsluitingsalternatieven, alsmede het vroegere inrichtingsscenario 6, zoals eerder herbevestigd in het besluit van de Vlaamse Regering van 17 juli 2015, zal gebeuren tijdens het (geïntegreerd) planningsproces.

2 Voorgeschiedenis “Ontsluiting insteekhaven Lummen”

De Insteekhaven Lummen is gelegen binnen het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA). Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd gewezen op het belang van de kanaalzone als één samenhangend geheel. In 2003 werd voor het ENA een evenwichtsoefening gemaakt met concrete actiepunten. De insteekhaven van Lummen werd aangeduid als een te herstructureren bestaand bedrijventerrein. De Vlaamse Regering aanvaardde de studie op 23 april 2004.

Ter voorbereiding van de herstructurering maakte De Vlaamse Waterweg nv (toen nv De Scheepvaart genoemd) een negental onderzoeksrapporten op. Dit proces liep van 2008 tot 2012. Op 5 december 2013 werd een verzoek tot raadpleging ingediend voor goedkeuring (op 7 mei 2013). Volgende rapporten werden opgemaakt:

- Rapport 1: Fase 1 “Analysenota”, finaal op 14 september 2008
- Rapport 2: Fase 2 a en b “Ontwikkelingsvisie, scenario’s & afweging”, finaal op 12 juni 2008
- Rapport 3: “Inventarisatiefiche woningen Insteekhaven-Lummen”, finaal op 3 december 2007
- Rapport 4: “Milieuzonering volgens de VNG methode” (op vraag van de stuurgroep van 7 juli 2009), finaal op 1 september 2009
- Rapport 5: “Financiële benadering scenario 5, 6 en 7” (op vraag van de stuurgroep van 7 juli 2009), finaal op 3 september 2009
- Rapport 6: “Samenvatting van het onderzoek voor informatie aan de kabinetten”, finaal op 23 september 2009
- Rapport 7: “Eindrapport: Onderzoek naar de externe ontsluiting”, finaal september 2011
- Rapport 8: “Eindrapport: Structuurschets Insteekhaven-Lummen”, finaal september 2011
- Rapport 9: “Verzoek tot raadpleging”, finaal op 5 december 2012 ingediend voor goedkeuring op 7 mei 2013 en goedgekeurd door de cel MER op 10 juni 2013. MER-dossierdatabank Dossiercode SCRPL12252

Tijdens de opmaak van de ontwikkelings- en inrichtingsvisie werd er reeds ruimte voorzien om voldoende aandacht te schenken aan de aansluiting van het terrein op lokale en hogere wegnetten. Naast de inrichting van het terrein zelf moest er rekening gehouden worden met de impact van het plan-MER ‘herinrichting verkeerswisselaar te Lummen, ontsluiting industrieterrein van Lummen en Heusden-Zolder’ en de verkeersbelasting van de omliggende kernen.

De begeleidingsgroep kon destijds niet tot een consensus komen. In een bijkomende opdracht werd daarom een 4-tal ontsluitingsalternatieven (met ruimte voor een nieuwe brug) schetsmatig uitgewerkt. In de schetsontwerpen kon de nodige ruimte voor een brug voorzien worden. De studie bevatte zowel hoofdalternatieven als enkele varianten. De uiteindelijke analyse gebeurde aan de hand van een SWOT-kader. Naast deze bijkomende opdracht werd de ontsluiting in de volgende rapporten behandeld: Project-MER herinrichting verkeerswisselaar Lummen (E313-E314) (goedgekeurd op 6 juli 2006) en het Plan-MER Bedrijventerreinen die deel uitmaken van het Economische Netwerk Albertkanaal (ENA) (goedgekeurd op 20 juni 2014).

Op 17 juli 2015 besliste de Vlaamse Regering de principiële keuzes voor de inrichting (nr. 6) en de ontsluiting (nr. 1) als basis voor het verdere verloop te kiezen. Op 30 juni 2017 werd het voorontwerp Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘insteekhaven Lummen’ goedgekeurd en werd het onderworpen aan een openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek liep van 12 september 2017 tot en met 10 november 2017. Naast adviezen van de gemeenten Heusden-Zolder en Lummen en de provincie Limburg werden er 143 bezwaarschriften ingediend. Dit leidde ertoe dat de Vlaamse Regering op 27 april 2018 meedeelde dat de goedkeuringsprocedure voor het GRUP werd stopgezet. Toch werd het toenmalige ontwikkelings- of inrichtingsscenario 6 behouden. In een rapportage over de vooruitgang van het ENA werd door het dagelijks bestuur aangegeven dat een beperkte actualisatie van de ontsluitingsstudie kan leiden tot verdere besluitvorming.

Op 18 december 2020 besliste de Vlaamse regering om de opdracht voor voorliggende actualisatie van ontsluitingsstudie te laten uitschrijven.

3 Aanpak van het onderzoek

In opdracht van de Vlaamse Regering diende de ontsluitingsstudie aan een actualisatie onderworpen te worden. De resultaten van de actualisatie dienen als beschrijvend beschouwd worden.

De actualisatie van de planningscontext zal als eerste gebeuren. De actualiteitswaarde van de ruimtelijke beleidscontext waaraan het GRUP onderhevig was, zal een update krijgen. Hetzelfde zal vervolgens gebeuren voor de gewijzigde mobiliteitscontext van het projectgebied. De nota zal eveneens een beschrijving van de bestaande situatie bevatten om de huidige staat van het onderzoeksgebied te schetsen.

Ten tweede worden de vroegere uitgangspunten voor de ontwikkeling van de alternatieven geactualiseerd. Dit zal gebeuren voor zowel de planologische uitgangspunten (wegencategorisering, voorwaarden voor het aanleggen van nieuwe brug of fietsbrug, schuwafstanden tot kanaal of snelweg, enzovoort) als voor de verkeerskundige uitgangspunten (bv. update naar de diverse vademecums en huidige gebruikerseisen).

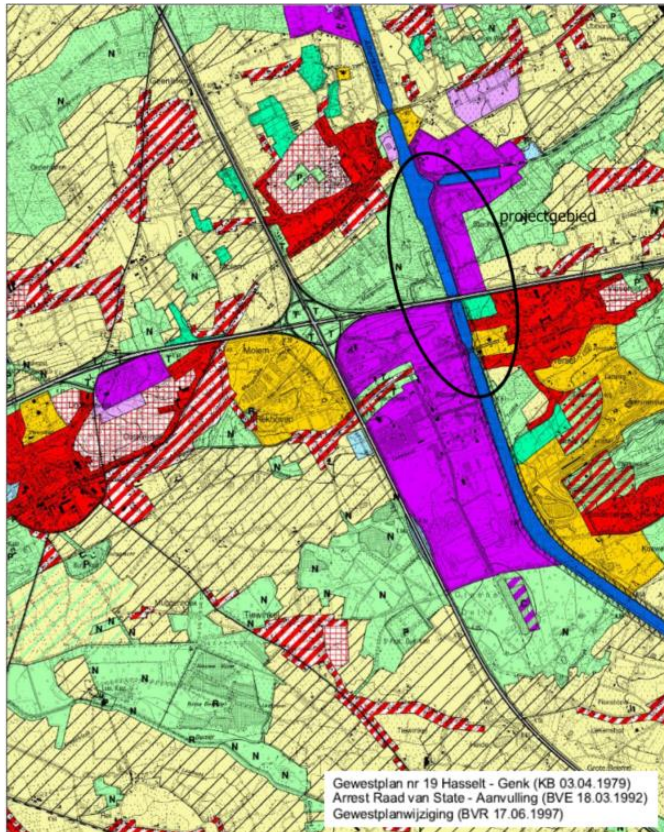
Ten derde en ten slotte worden de verschillende scenario's beschreven. Daarbij worden de drie oorspronkelijke scenario's van het GRUP(1, 2A/B en 3A/B) uitgebreid met drie bijkomende scenario's. Een eerste bijkomend scenario werd reeds toegevoegd tijdens het MER "herinrichting verkeerswisselaar Lummen" (scenario's 4A/B). Uit het openbaar onderzoek van het GRUP werden twee bijkomende scenario's gefilterd, namelijk scenario's 5 en 6 (6A/B).

Daar de opdracht van beschrijvende aard is, zal de nota geen conclusie hebben noch een voorkeur naar voor schuiven.

4 Planningscontext

Onderstaand wordt de planningscontext vanuit het rapport “Insteekhaven externe ontsluiting eindrapport” dd. september 2011 hernomen en waar nodig geactualiseerd en aangevuld.

4.1 Gewestplan



Figuur 4-1: Uitsnede Gewestplan Hasselt-Genk

Het gewestplan Hasselt-Genk is vastgelegd in 1979 door de Vlaamse Gemeenschap, maar werd aangevuld in 1992 en gewijzigd in 1997. Gewestplannen zijn bodembestemmende plannen die via stedenbouwkundige voorschriften de bestemming, de inrichting en of/het beheer van de gronden vastleggen.

Het onderzoeksgebied bestaat planologisch voornamelijk uit industriegebied, woongebied, groengebied en woongebied met landelijk karakter. Zo zijn volgende zones van belang:

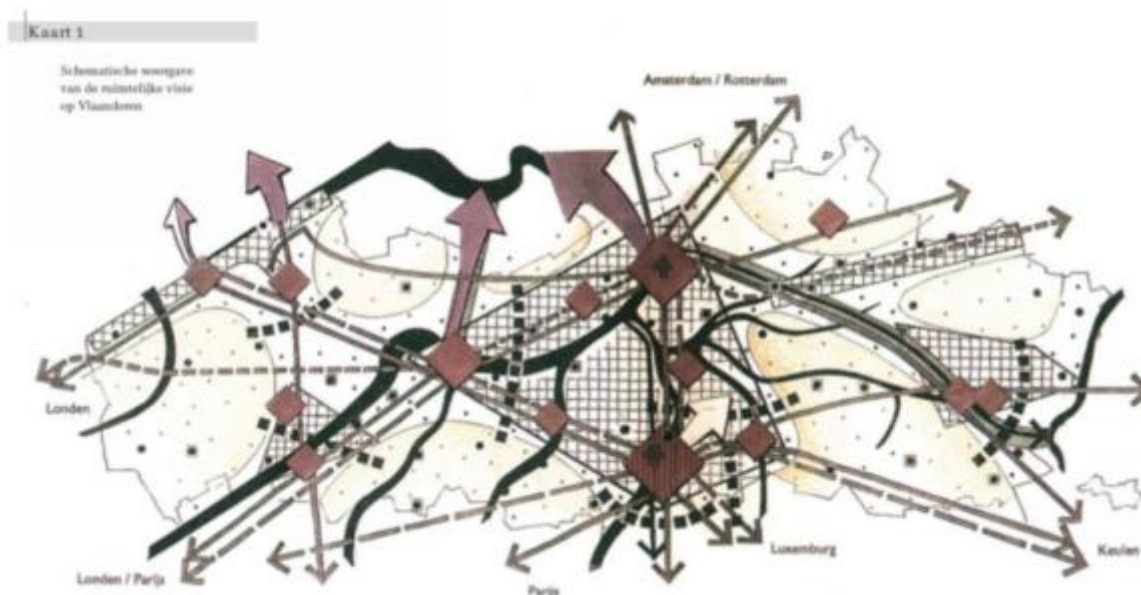
- De industrieterreinen “Zolder-Lummen”, “Insteekhaven” en “Gestel”.
- Het woongebied “Viversel” ten zuiden van de E314 en ten oosten van het Albertkanaal.
- Het woongebied “Genenbos” ten noorden van de E314 en ingesloten door de E313 en het Albertkanaal.
- Het woongebied met een landelijk karakter “Rekhoven” langs de Rekhovenstraat, omgeven door de industriële activiteiten op het bedrijventerrein Zolder-Lummen.
- In de oksel van het Albertkanaal en de Genenbosstraat is een recreatiezone aangeduid.
- In het noordoosten snijdt de perimeter van het onderzoeksgebied een zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo's. Deze bevindt zich volledig op het grondgebied van Heusden-Zolder.
- De overige zones zijn voornamelijk agrarisch gebied en bosgebied.

4.2 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Het RSV vormt het algemeen kader voor ruimtelijke plannen op lagere beleidsniveaus. Het eerste RSV werd goedgekeurd door het Vlaams Parlement in september 1997.

Volgende richtinggevende elementen en/of bindende bepalingen zijn voor Lummen van belang, en worden als van een Vlaams niveau beschouwd:

- Lummen en Heusden-Zolder zijn buitengebiedgemeenten en behoren niet tot stedelijk gebieden. Er is een na te streven dichtheid van 15 woningen per ha in de kernen van het buitengebied.
- Lummen en Heusden-Zolder zijn geselecteerd als economisch knooppunt binnen het Economisch Netwerk Albertkanaal. Gezien het ontbreken van een sterke stedelijke structuur in het oosten van Vlaanderen, is de uitbouw van dit netwerk hier van belang ter ondersteuning van de economische ontwikkeling. Het onderzoeksgebied maakt deel uit van dit netwerk.
- De E314 en E313 zijn als hoofdwegen weerhouden. Het Albertkanaal is als hoofdwaterweg geselecteerd.



Figuur 4-2: Schematische weergave van de ruimtelijke visie op Vlaanderen

Gecoördineerde versie (2004) – eerste herziening

In 2004 werd een eerste beperkte gedeeltelijke herziening van het RSV doorgevoerd betreffende de gewenste verdeling van bijkomende woningen over de stedelijke gebieden en het buitengebied en de interpretatie van herbestemmingen voor zonevreemde bedrijven in de ruimtebalans. Met het bereiken van de planhorizon 2007 is echter een vervolgverhaal nodig. Dit wordt aangepakt langsheen twee sporen.

- Onderzoek zal de basis vormen voor de grondige herziening van het RSV. Deze grondige herziening krijgt vorm met het “Beleidsplan Ruimte Vlaanderen”. Een (voorlopige) vaststelling van dit plan wordt in het vooruitzicht gesteld voor 2014.
- Op korte termijn blijft het huidige RSV het kader vormen voor het ruimtelijk beleid.

De verlenging van de planperiode staat garant voor de noodzakelijke continuïteit van het huidige beleid, en kwalitatieve afronding van de lopende gebiedsgerichte processen. Tegelijkertijd kon door enkele beperkte inhoudelijke bijstellingen (voor actuele en prioritaire thema’s zoals wonen, werken, vrije tijd, lijninfrastructuur en open ruimte) binnen de krijtlijnen en inhoudelijke samenhang van het RSV een nieuwe dynamiek gebracht worden. Dit gebeurt door middel van een “actualisatie en gedeeltelijke herziening” van het RSV voor de periode 2007-2012, maar met tevens een doorkijk op langere termijn.

Gecoördineerde versie (2010) – tweede herziening

De nieuwe voorstellen tot tekstwijzigingen, geformuleerd in het kader van de actualisatie en (tweede) herziening van het RSV, werden gebundeld in een “addendum”. De teksten moeten gelezen worden samen met de gecoördineerde versie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (versie 2004).

De Vlaamse Regering heeft op 17 december 2010 deze tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief vastgesteld. Het Vlaamse Parlement bekrachtigde op 16 februari 2011 en zij verschenen in het Belgisch Staatsblad op 18 april 2011.

Het addendum selecteert het nieuwe op- en afrittencomplex 26bis op de E313 als primaire weg II (type 4) voor de aan het Albertkanaal gekoppelde bedrijventerreinen. Het voorstel past binnen de visie van het plan-MER, project-MER en het gewestelijk RUP "herinrichting verkeerswisselaar Lummen E313/E314" (zie verder) en geniet consensus onder de betrokken bovenlokale actoren.

4.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg

Het PRSL dateert van 12 februari 2003 en werd herzien in september 2012. Door het stedelijk draagvlak te verhogen, gaat de provincie voor een coherent systeem van stedelijke gebieden en netwerken.

Volgende elementen zijn van belang voor het projectgebied:

- De gemeenten Lummen en Heusden-Zolder bevinden zich in de deelruimte 'West-Limburg'. Beide gemeenten worden gekenmerkt door een bebouwde strokenstructuur op heuvelruggen en beekvalleien. Binnen het projectgebied is het stroomgebied van de Mangelbeek de voornaamste. De andere lijninfrastructuren, zoals het Albertkanaal en de beide autosnelwegen E313 en E314, zorgen voor een beperkte groeirichting van de nederzettingen.
- Het industriegebied Zolder-Lummen, Kolenhaven Lummen en Gestel zijn onderdeel van het Economisch Netwerk Albertkanaal. Het gebied bevat verscheidene ontwikkelingsperspectieven. Naast het economisch knooppunt is er potentieel voor recreatie (18-holes golfterrein), natuur en landschap (Mangelbeekvallei). Het gebied is tevens als te onderzoeken strategische locatie voor supergrootschalige kleinhandel. Voor de knoop is daarom een geïntegreerd strategisch planproces opgestart. De Kolenhaven wordt aangeduid als zoekzone voor nieuwe industriële ontwikkeling.
- Een gedeelte van de Kolenhaven, vallei van de Mangelbeek, werd door werd door de Vlaamse Overheid opgekocht als natuurreservaat. Het PRSL duidt dit gebied tussen de omgeving van kasteel Meylandt en de stroom de Mangelbeek aan als natuurverbinding. In dit gebied is een industriële ontwikkeling niet meer mogelijk. Het PRSL suggereert aan de Vlaamse overheid om dit deel te schrappen uit de ruimtelijke uitvoeringsplannen.
- Het PRSL kent volgende categorieën toe aan de omliggende routes:
 - E313 en E314 als hoofdwegen
 - De verder gelegen N2 en N72 zijn beide secundaire wegen type III



Figuur 4-3: Uitsnede met wegencategorisering ter hoogte van projectgebied (RSPL)

4.4 Beleidsplan Ruimte Limburg - Ruimtepact 2040

In september 2021 stelde de deputatie het voorontwerp van het Beleidsplan Ruimte Limburg vast. Dit kreeg de titel 'Ruimtepact 2040, ambitie voor Limburg'. Het uiteindelijke Beleidsplan Ruimte Limburg zal het Ruimtelijk Structuurplan Limburg vervangen. Het voorontwerp van het beleidsplan bestaat uit een strategische visie en drie beleidskaders waarop in Limburg een extra focus wordt gelegd.

- De strategische visie schetst een toekomstperspectief voor de provincie Limburg in 2040 aan de hand van 7 strategische doelstellingen. Deze zeven doelstellingen zetten de krachtlijnen en de richting uit voor het ruimtelijk beleid van de provincie:
 - SD1 - De ruimtelijke regionale eigenheid valoriseren
 - SD2 - Steden en dorpen gericht versterken
 - SD3 - Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit op elkaar afstemmen
 - SD4 - Competitief en duurzaam ondernemen faciliteren op de juiste plaatsen
 - SD5 - Het open ruimtesysteem versterken
 - SD6 - Duurzame energie integreren in het ruimtelijk beleid
 - SD7 - Meer ruimte geven aan de fietser
- De drie beleidskaders zijn: wonen in stads- en dorpskernen, economische ruimte en open ruimte schakels. Deze kaders diepen een thema inhoudelijk verder uit en bevatten operationele doelstellingen en acties om de gestelde beleidskaders te realiseren.

Het beleidskader "economische ruimte" heeft als visie een economische groei te faciliteren met een ruimteshift. De ruimteshift wordt gerealiseerd met behulp van 3 sporen: de bestaande bedrijventerreinen efficiënter benutten, niet-belastende bedrijven verweven binnen stads- en dorpscentra en het slecht gelegen juridisch aanbod verschuiven. De Insteekhaven Lummen wordt in het Beleidsplan Ruimte geselecteerd als een provinciale economische drager en een regionaal bedrijventerrein, gelegen in het ruimtelijk-economisch systeem van het ENA.

Één van de operationele doelstellingen die verbonden wordt aan het beleidskader economische ruimte is 'het schrappen van slecht gelegen juridisch aanbod van bedrijventerreinen en recreatiegebieden'. In het kader van deze actie wordt een PRUP opgemaakt waarbinnen de te schrappen bedrijventerreinen en recreatieterreinen worden opgenomen. In het studiegebied zijn de bedrijventerreinen Insteekhaven (het gedeelte van de Mangelbeekvallei) en KMO Ubbersel (schrapping i.f.v. de gewenste open ruimtestructuur) opgenomen.

4.5 Infrastructuur Masterplan voor de Vlaamse Waterwegen

Het Infrastructuur Masterplan, gepubliceerd in 2009, presenteert en motiveert de onvermijdbare en aanbevolen investeringen in de transportgebonden infrastructuur van de Vlaamse waterwegen tot 2014, inclusief de maatregelen voor het beperken van de impact ervan op het leefmilieu. Investeringen in andere functies van de waterwegen, zoals recreatie en waterbeheersing, blijven in het Masterplan buiten beschouwing.

Er wordt ingezet op volgende punten:

- de aanpassing van het Albertkanaal tot klasse VIb-waterweg;
- de verhoging van de bruggen op het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m wat vierlagen-containervaart mogelijk maakt;
- de verhoging van de sluis capaciteit op het Albertkanaal teneinde de doorstroming van de binnenvaart te kunnen garanderen (op basis van een behoeftestudie);
- de uitvoering van onderzoeken inzake de vervanging van de sluizen te Mol-Lommel op het kanaal Bocholt-Herentals en de implementatie van de resultaten van de onderzoeken, teneinde de waterwegverbinding naar Noord-Limburg te optimaliseren;
- de implementatie van RIS;
- de ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen (op basis van behoeftestudie).



Figuur 4-4: Overzichtsk kaart met bruggen over het Albertkanaal

Binnen het projectgebied zijn er vier bruggen over het kanaal die worden of zijn verhoogd, namelijk: de brug van Genenbos, de beide bruggen van de E314 en de brug van Viversel.

4.6 Economisch netwerk Albertkanaal (ENA)

4.6.1 Nadere uitwerking van het economisch netwerk Albertkanaal

Het eindrapport van de studie “Nadere uitwerking van het economisch netwerk Albertkanaal” bestaat uit twee onderdelen. In “deel 1” wordt op basis van de context van het proces, de bestaande structuur en de specifieke behoeften voor economische activiteiten een geïntegreerde gewenste ruimtelijke structuur uitgewerkt voor het gehele ENA. In “deel 2” wordt er een gebiedsgerichte vertaling van deze algemene visie gemaakt, en wordt er voor de verschillende deelruimten een uitvoeringsprogramma voorgesteld. Deel 2 is een advies van de stuurgroep aan de toenmalige Minister voor Ruimtelijke Ordening. Het eindrapport werd gepubliceerd in oktober 2003 en goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 23 april 2004

Eindrapport deel 1

In het gedeelte “gewenste ruimtelijke structuur” (Eindrapport deel 1) wordt de visie op de toekomstige ontwikkeling van het ENA uiteengezet. Hier wordt gesteld dat de bestaande industriële ontwikkelingsas dient getransformeerd te worden naar een geleed ruimtelijk netwerk van knopen, bedrijvenstrips en scheidende open ruimte waarbij de knopen en bedrijvenstrips een multilogistieke ontwikkeling ondersteunen. Op deze wijze kan netwerkvorming gefaciliteerd worden.

De ruimtelijke knopen binnen het ENA zijn Antwerpen, Kempische Poort, Tessenderlo en Genk. Naast bedrijvenstrips binnen deze ruimtelijke knopen, zijn er ook een aantal strips weerhouden buiten de knopen. Hieronder valt de bedrijvenstrip “E313-E314”. Een bedrijvenstrip wordt in de studie als volgt omschreven:

“Regionale bedrijventerreinen dienen gebundeld in een beperkt aantal bedrijvenstrips voor te komen. Deze strips zijn ruimtelijke concentraties van bedrijven met een bovenregionaal activiteitenpatroon (en goederenstromen) die geacommodeerd worden met voldoende bedrijventerreinen en een goede ontsluiting (via secundaire wegen, E313 en/of via spoor en binnenvaart) en waarbinnen afstemming plaatsvindt over de organisatie en efficiënte afwikkeling van het goederenvervoer. (p69).”

Verder wordt gesteld:

“Nieuwe bedrijventerreinen dienen binnen de bedrijvenstrips ontwikkeld te worden. Het aaneengroeien van bedrijvenstrips dient vermeden te worden. Elke bedrijvenstrip krijgt bij de uitwerking van de deelruimten een gebiedsgerichte invulling. Ruimtelijke relaties tussen de bedrijventerreinen als onderdeel van een bedrijvenstrip dienen versterkt te worden met respect voor aanwezige openruimtestructuren. Een hoogwaardige ontsluiting van de bedrijventerreinen in een bedrijvenstrip is gewenst. (p72).”

Eindrapport deel 2

De bedrijvenstrip “knooppunt E313-E314” is gelegen in de deelruimte “West-Limburg”, en bestaat uit het bedrijventerrein “Zolder-Lummen” en de combinatie “Insteekhaven-Gestel”. De verschillende bedrijventerreinen in de bedrijvenstrip “knooppunt E313-E314” worden dus één geheel beschouwd en dienen hun eigen ontsluiting naar het hoofdwegennet te krijgen. Het afzonderlijke op- en afrittencomplex 26bis aan de zijde van Hasselt werd reeds gerealiseerd.

In nabijheid van het projectgebied werden de zoekzones “Gestel-Noord”, “Gestel-Zuid”, “Inbreiding Lummen” en “Zolder-Lummen Zuid” door de studie onder de loep genomen met het oog op hun economische potenties en inbreidingsmogelijkheden.

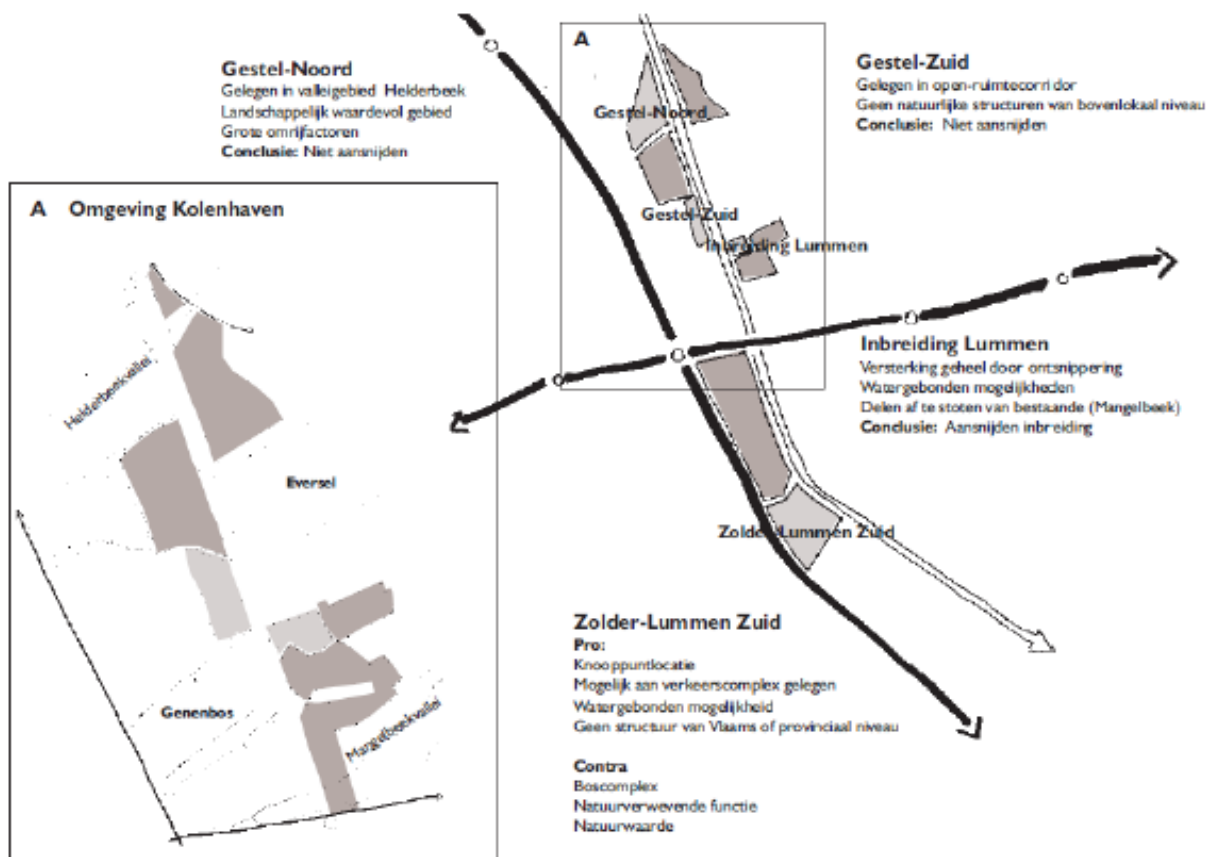
- **Gestel-Noord** wordt niet aangesneden omdat het gelegen is in de vallei van de Helderbeek: een landschappelijk en natuurlijk zeer waardevol gebied. Bovendien vormt de ontsluiting naar het hogere wegennet een probleem door grote omrijfactoren.
- **Gestel-Zuid** wordt niet aangesneden omdat het op provinciaal niveau geselecteerd is als “open-ruimtecorridor”: het betreft immers een waardevol open-ruimtegebied tussen de vallei van de Mangelbeek en Helderbeek. Gestel-Zuid werd wel recentelijk vlotter ontsloten via de westelijke rotonde van de brug van Genenbos. Hierdoor is het in de toekomst mogelijk om het terrein te verbinden met de andere onderdelen de van de bedrijvenstrip en met het op- en afrittencomplex 26bis.
- **Inbreiding Lummen** wordt wel aangesneden omdat dit het bedrijventerrein Insteekhaven Lummen versterkt en hierdoor bijkomende watergebonden bedrijvigheid aangetrokken kan worden. Bovendien kan door middel

van herstructurering het gedeelte ter hoogte van de Mangelbeek geschrappt worden, en behouden blijven als waardevolle natuur. Volgende herstructurering wordt voorgesteld:

“Voor de ontsluiting van het gedeelte tussen de Genenbosstraat/Kanaalweg en de Insteekhaven kan een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd worden om zodoende een maximum aan watergebonden kavels te bekomen. Ten zuiden van de brug over de Insteekhaven vormt de bestaande Industriestraat de ontsluiting. Een 17-tal hectaren bestemd bedrijventerrein kan hier herbestemd worden in functie van de open ruimte. De omgeving ten zuiden van de Insteekhaven wordt echter beter benut als bedrijventerrein voor watergebonden activiteiten.

Ten noorden van het gebied, tegen de Genenbosstraat, is vandaag een waterskiclub gevestigd en komen een 11-tal woningen geconcentreerd voor langs de Industriestraat vanaf het kruispunt met de Genenbosstraat/Kanaalweg. Of de woningen en de waterskiclub dienen onteigend te worden in functie van een maximale herstructurering van Insteekhaven Lummen, dient te blijken in het vervolgproces. Het bestaande bedrijventerrein heeft een lage kwaliteit qua inrichting. Daarnaast is de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving zeer laag (verkeersonleefbaarheid ten gevolge van vrachtverkeer, versnipperde landbouwgrond, ...). Het bijkomend bedrijventerrein bedraagt een 15 à 20 ha gelegen in het noordelijk deel, maar er verdwijnen 17 ha in het zuidelijk deel. (p38).”

- **Zolder-Lummen.** Een inbreiding van Lummen Zolder, waaronder watergebonden bedrijvigheid, kan gebeuren op de voormalige Dossche-site. Binnen de stuurgroep waren de meningen verdeeld over een eventuele aansnijding van Zolder-Lummen Zuid. Er zijn pro's en contra's aan verbonden. Enerzijds is de bereikbaarheid er goed: het gebied sluit aan op het bestaande bedrijventerrein Zolder-Lummen en is gelegen nabij het aansluitingscomplex 26bis. Bovendien was er de mogelijkheid om watergebonden bedrijvigheid te organiseren. Anderzijds gaat het om bebost gebied, met een hoge natuurwaarde. De zuidelijke uitbreidingszone van Lummen-Zolder wordt niet aangesneden nadat het GRUP werd stopgezet.



Figuur 4-5: Ontwikkelingsvisie industrieterreinen Lummen

4.6.2 Vlaamse Regering, vergadering van vrijdag 23 april 2004 (VR/PV/200418 –punt 16)

Volgende passages uit de vergadering van de Vlaamse Regering van vrijdag 23 april 2004 hebben rechtstreeks of onrechtstreeks betrekking op het onderzoeksgebied. De Vlaamse regering neemt kennis van de samenvatting van het voorstel van de ENA-stuurgroepen beslist:

- De eindrapporten deel I en deel II van de stuurgroep voor de nadere uitwerking van het economisch netwerk Albertkanaal en de visie, ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur voor het economisch netwerk Albertkanaal (blz. 67 tot en met 83 van het eindrapport deel I) te aanvaarden als basis voor de ruimtelijke afweging van ontwikkelingsvoorstellen in functie van de ontwikkeling van het economisch netwerk Albertkanaal, ter uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, met uitzondering van de voorlaatste alinea op blz. 74 van deel I (“percelen ... dienen door overheidsinitiatief ... op de markt gebracht te worden”);
- Prioriteit te geven aan de implementatie van de voorstellen voor inbreiding en herstructurering van reeds bestemde bedrijventerreinen, conform het actieprogramma in het eindrapport deel II van de ENA-stuurgroep (acties 8 tot en met 28) door het coördinatieplatform deze voorstellen allereerst te laten behandelen;
- De Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te gelasten gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen op te stellen voor de herinrichting van de verkeerswisselaar E313-E314 en ontsluiting naar het hoofdwegennet van de regionale bedrijventerreinen ter hoogte van Lummen.
- De Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te gelasten, in functie van het opstellen van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen voor bijkomende regionale bedrijventerreinen en lijninfrastructuur voor het economisch netwerk Albertkanaal, de nodige onderzoeksinitiatieven te nemen in verband met:
 - het opstellen van, indien noodzakelijk, een ruimtelijk veiligheidsrapport, conform de regelgeving ter zake,
 - het onderzoek met betrekking tot de Plan-MERverplichting, inclusief de mogelijkheid tot het volgen van het zogenaamde “integrale spoor”, conform de regelgeving ter zake,
 - de mogelijkheden en noodwendigheden voor pijpleidingen en leidingstraten,
 - de gedifferentieerde toekomstmogelijkheden voor bestaande woningen op de bijkomende regionale bedrijventerreinen. In de eerste plaats dient te worden onderzocht of verweving mogelijk is (clustering, inbuffering, ... binnen de gebiedsgerichte invulling van het bedrijventerrein). Indien na grondig onderzoek en gemotiveerd zou blijken dat dit geen optie is, kan worden overwogen om de woningen te schrappen via een mechanisme van maximale financiële compensatie en sociale begeleiding,
 - de begeleidende maatregelen voor de landbouw, getroffen door areaalverlies en/of zetelverlies, via de grondenbank
- De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, te gelasten de nodige initiatieven te nemen met oog op de volgende infrastructurele maatregelen in het economisch netwerk Albertkanaal: herstructurering ontsluiting van regionale bedrijventerreinen te Lummen door verplaatsing van de op- en afrit naar de E313.

Volgende passages uit de adviezen van de Deputatie in het kader van het ENA hebben betrekking op de Insteekhaven te Lummen:

- Advies deputatie dd. 9 oktober 2003 op de eindrapporten van het ENA: Voor het Netebekken en West-Limburg is de bestendige deputatie een voorstander van een snelle juridische duidelijkheid voor de inwoners woonachtig in de voorgestelde zoekzones, vooral belangrijk bij de voorgestelde bedrijventerreinen op lange termijn.
- Advies deputatie dd. 10 juli 2003 op de adviesnota West-Limburg, deelgebied van het ENA: ze sluit zich aan bij het advies van de stuurgroep betreffende de adviesnota's West-Limburg, maar aangevuld als volgt: dat bij het voorstel van de herstructurering Insteekhaven-Lummen de provincie kiest voor variant 2. Variant 2 is de variant met behoud van woningen en de waterski.

4.7 Plan-MER “Bedrijventerreinen die deel uitmaken van het ENA”

Het kennisgevingsdossier is op 20 januari 2008 verspreid. In 2009 werd het MER reeds definitief goedgekeurd. Het definitieve Plan-MER werd goedgekeurd op 14 mei 2014.

In haar beslissing van 23 april 2004 over de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) heeft de Vlaamse Regering beslist om een plan-MER op te maken voor de 32 bedrijventerreinen die onderdeel uitmaken van het volledig Economisch Netwerk Albertkanaal. De provinciale ontwikkelingsmaatschappijen (POM) van Antwerpen en Limburg coördineren de opmaak van het plan-MER voor het Economisch Netwerk Albertkanaal.

In het Plan-MER werden de milieueffecten ingeschat die ontstaan ten gevolge van de uitvoering van de strategie en acties zoals weergegeven in het ENA en zoals beslist door de Vlaamse regering. Het gaat hier zowel om de cumulatieve effecten op programmaniveau als om specifieke effecten op gebiedsgericht niveau.

- Het programmadeel beoogt een beoordeling van de cumulatieve effecten van het gehele ENA-programma. De beoordeling gebeurt op een vrij hoog en abstract niveau (i.c. zonder exact gekende gebiedsinvullingen, met talrijke aannames en hypothesen, ...). Het gaat om 32 gebieden en 6 infrastructurele maatregelen.
- Het gebiedsgerichte deel beoogt de beoordeling van de effecten van een aantal acties. Gezien de grote verschillen tussen de verschillende gebieden, en een gebiedsgerichte beoordeling voor elk bedrijventerrein niet mogelijk is, zal een scoping uitgevoerd worden om te kijken voor welke gebieden dit relevant is. Met betrekking tot het onderzoeksgebied behoort enkel het bedrijventerrein Insteekhaven tot de groep van 32 bedrijventerreinen.

Op 28 mei 2008 werden de richtlijnen bij het kennisgevingsdossier Plan-MER geformuleerd. Volgende elementen zijn van belang voor de Insteekhaven:

Voor de Insteekhaven zal een gebiedsgerichte milieubeoordeling (een scoping) plaatsvinden in de MER. Dit was oorspronkelijk niet voorzien, maar is naar aanleiding van de inspraakreacties toch opgenomen voor gebiedsgerichte uitwerking. Een samenvatting van knelpunten voor dit gebied: Ontsluiting (oost/westkant), verkeersafwikkeling, buffering, groene zones, ... Hoewel oorspronkelijk niet voorzien in kennisgeving, zal ook voor dit gebied een gebiedsgerichte beoordeling opgenomen worden in het MER naar aanleiding van inspraakreacties.

Voor een aantal deeldomeinen zal een GRUP opgesteld worden. De resultaten van het plan-MER kregen hun doorwerking in een GRUP. Op deze manier vormt het plan-MER een instrument dat de brug slaat tussen ecologie/milieu en ruimtelijke ordening.

4.8 Structuurschets Insteekhaven Lummen

Deze studie onderzoekt de mogelijke herstructurering van het bedrijventerrein, zoals aangegeven in de studie van het ENA (zie hoofdstuk. Economisch Netwerk Albertkanaal). De finaliteit van het onderzoek is een inrichtingsplan waarin tot op niveau schetsontwerp wordt aangegeven hoe het gebied zal ontwikkeld worden.

Er is consensus bij het dagelijks bestuur ENA en het communicatieplatform ENA over het voorkeursscenario (scenario 6).

Zoals op hogere beleidsniveaus besloten, wordt het industrieterrein Insteekhaven geherstructureerd in functie van watergebonden bedrijvigheid. Concreet wordt 17 ha bedrijventerrein ter hoogte van de Mangelbeekvallei geschraapt, en wordt ter hoogte van de Insteekhaven door middel van inbreiding 15 à 20 ha bijkomend bedrijventerrein gecreëerd. Hierdoor kan een betere inplanting van het bedrijventerrein nagestreefd worden, en kan de vallei van de Mangelbeek kwaliteitsvoller ingericht worden.

Bij wijze van verdere uitwerking van de op hogere beleidsniveaus geschetste toekomstvisie, heeft nv De Scheepvaart een onderzoek uitgevoerd naar ontwikkelingsmogelijkheden voor de Insteekhaven Lummen. Er werden verschillende scenario's uitgewerkt en onderzocht. Het Communicatieplatform ENA (C-ENA) besliste op 25 januari 2010 dat scenario 6 verder uitgewerkt zal worden, waarbij het noordelijk gelegen woonlint en de waterski (Luma ski) behouden blijven. De toegang tot het insteekdok wordt verbreed en, omwille van de goede ontsluiting van de achterliggende terreinen, wordt een nieuwe weg rond de insteekhaven voorzien. De bestaande brug over de insteekhaven zal worden afgebroken.

Het scenario voorziet buffermogelijkheden voor de woningen gelegen langsheen de Industriestraat. Het woonverkeer in deze straat wordt volledig gescheiden van het verkeer dat als bestemming het bedrijventerrein Insteekhaven heeft.



Figuur 4-6: Structuurschets Lummen Kolenhaven

4.9 MER herinrichting verkeerswisselaar Lummen

Het milieueffectenrapport (MER) "Herinrichting van de verkeerswisselaar E313-E314 te Lummen" heeft tot doel om zowel de congestie als verkeersonveiligheid terug te dringen. Naast de (vroegere) verkeersafwikkeling op het knooppunt, wordt ook de rechtstreekse aansluiting van de industrieterreinen Zolder-Lummen, Insteekhaven en Gestel op de verkeerswisselaar als oorzaak van deze problemen naar voren geschoven. Dit laatste werd dus ook meegenomen in het MER.

4.9.1 Het Plan-MER is goedgekeurd op 16 mei 2003. Het Project-MER is op 17 juli 2006 goedgekeurd. De herinrichting werd in 2012 volledig gerealiseerd. Plan-MER

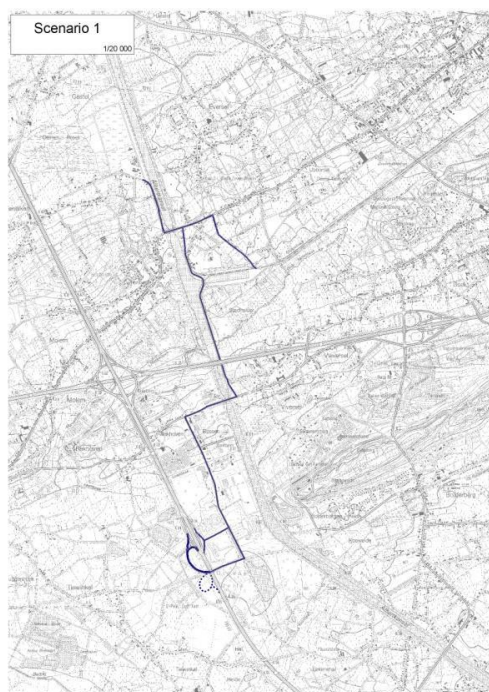
In het Plan-MER zijn verschillende alternatieven voor de verkeerswisselaar en de ontsluiting van de industrieterreinen beschouwd en geëvalueerd.

4.9.1.1 Project I: Verkeerswisselaar

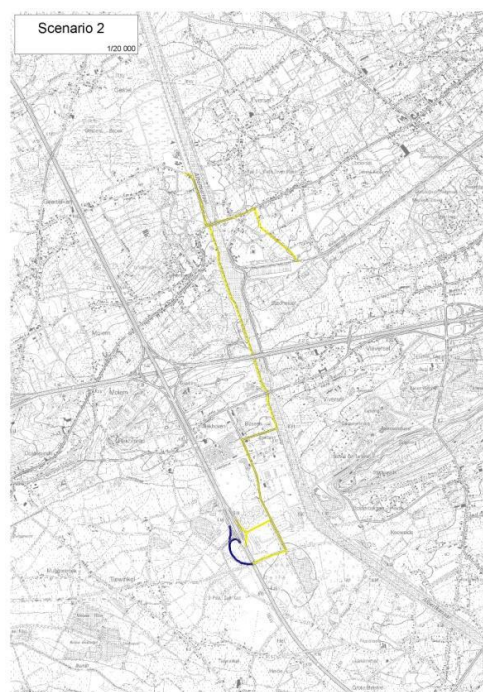
Het uiteindelijk gekozen alternatief met de laagste impact op milieu is een nieuwe conflictvrije verkeerswisselaar in de vorm van een turbine. Deze oplossing scoorde beter op basis van de acht verschillende onderzochte disciplines dan de verkeerswisselaar in de vorm van een klaverblad en een verkeerswisselaar op drie niveaus. Bovendien neemt de turbine minder ruimte in dan de overige onderzochte oplossingen.

4.9.1.2 Project II: Ontsluiting bedrijventerreinen

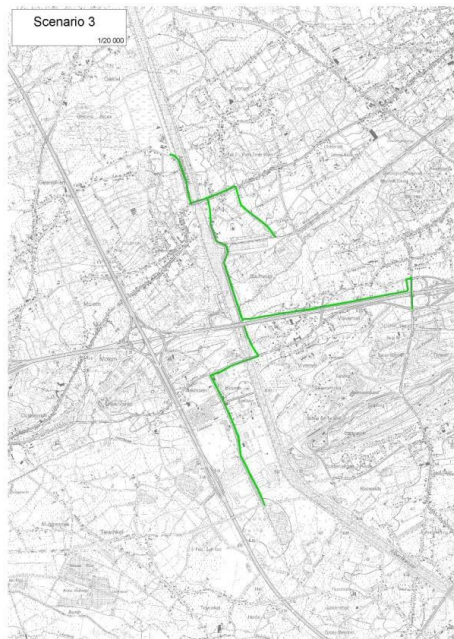
Wat betreft de ontsluiting van de bedrijventerreinen zijn er vier scenario's onderzocht, waarbij alternatieven bekeken zijn voor de plaats van het op- en afrittencomplex (langs E313 of E314) en het tracé van de nieuwe ontsluitingsweg (ten oosten of westen van het Albertkanaal). De verschillende alternatieven zijn ten opzichte van elkaar afgewogen op basis van de disciplines Bodem en Grondwater, Oppervlaktewater, Fauna en Flora, Monumenten en Landschappen, Geluid en Trillingen, Mens-verkeer, Mens-gezondheid en Lucht. De verschillende scenario's worden hieronder weergegeven.



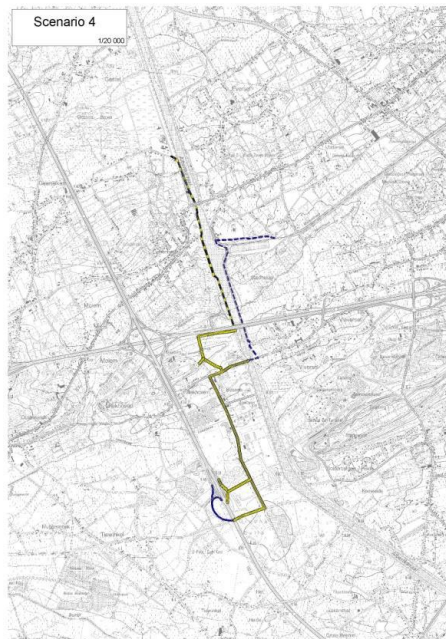
Figuur 4-7: Ontsluitingsscenario 1 uit MER herinrichting verkeerswisselaar Lummen



Figuur 4-8: Ontsluitingsscenario 2 uit MER herinrichting verkeerswisselaar Lummen



Figuur 4-9: Ontsluitingsscenario 3 uit MER herinrichting verkeerswisselaar Lummen

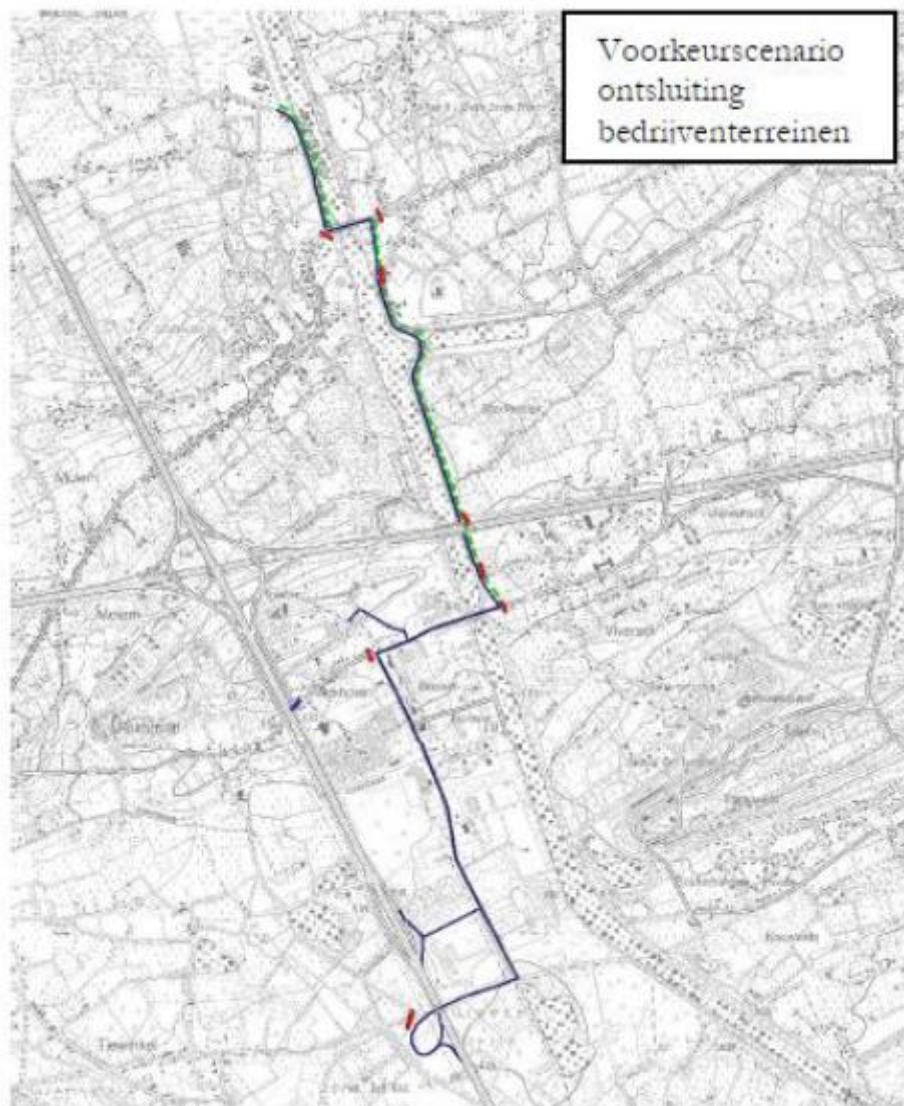


Figuur 4-10: Ontsluitingsscenario 4 uit MER herinrichting verkeerswisselaar Lummen

Voorkeursscenario

Het reeds deels gerealiseerde voorkeursscenario van het plan-MER was een combinatie van de initieel weerhouden scenario's. Een aansluiting op de E313 met een westelijke op- en afrit ten zuiden van de Opworpstraat en een oostelijke op- en afrit ter hoogte van het af te schaffen parkeerterrein naar de Dellestraat genoot de voorkeur.

Het voorkeurstracé ten oosten van het Albertkanaal, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van de bestaande wegenis, scoorde in de gewogen multicriteria-analyse met sensitiviteitstoets globaal het best. Voor geen enkele discipline scoorde het voorkeursscenario slechter dan één van de alternatieven. Het tracé loopt langs de Opworpstraat, Dellestraat, Westlaan tot aan de oostelijke zijde van het Albertkanaal. Aan de oostelijke zijde wordt een rotonde gerealiseerd met een doorsteek naar de oostelijke langsweg van het Albertkanaal. De langsweg wordt gevolgd tot aan de Genenbosstraat. Volgens het plan-MER zou hier een rotonde gerealiseerd worden. De ontsluiting van de insteekhaven en Gestel Zuid zou volgens het plan-MER via deze oostelijke langsweg lopen.



Figuur 4-11: Voorkeursscenario uit MER herinrichting verkeerswisselaar Lummen

Naast dit tracé werden een aantal flankerende maatregelen voorgesteld om de impact van de ontsluitingsweg zo veel mogelijk te beperken.

- Maatregelen werden getroffen om het vrachtverkeer voor de industrieterreinen zo veel mogelijk te beperken tot de ontsluitingsweg. Hiervoor dienen minimaal verbodsborden geplaatst te worden op de zijwegen. Er dient echter voorkeur gegeven te worden aan infrastructurele ingrepen onder de vorm van wegversmallingen of het plaatsen van verkeersportieken met beperkte hoogte. Dergelijke flankerende maatregelen dienen doorgevoerd te worden ter hoogte van:
 - de Opworpstraat richting Thiewinkel;
 - de Rekhovenstraat richting Lummen;
 - de Westlaan richting Viversel;
 - de Jeugdlaan richting Boekt;
 - de Veldstraat richting Viversel;
 - de Genenbosstraat richting Genebos en richting Eversel.
- Verder dient de huidige toegang tot het industrieterrein Klaverblad vanaf de Rekhovenstraat langs de E313 afgesloten te worden en dient de ontsluiting van dit industrieterrein te gebeuren vanaf de Boterbosstraat.
- Bij de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg ten oosten van het Albertkanaal dient een fietspad voorzien te worden gezien de bestemming in het kader van fietsroutenetwerken. Een specifiek probleem stelt zich met de brug over het kanaaldok van Lummen-Kolenhaven. Ook in de huidige toestand is dit een gevaarlijke plaats voor fietsers. Hier zullen wellicht ingrepen aan het kunstwerk noodzakelijk zijn om veilig fietsverkeer toe te laten. Verder dient eveneens een fietspad voorzien te worden langs de Kanaalstraat, op de westelijke langsweg vanaf de Genenbosstraat.

4.9.2 Project-MER

Na de goedkeuring van het MER werd een project-MER opgesteld waarbij de voorkeursoplossing voor de verkeerswisselaar en het nieuwe op- en afrittencomplex ten behoeve van de ontsluiting van de industrieterreinen diepgaander geëvalueerd is op negen disciplines. De verdere ontsluiting van de industriegebieden in Lummen en Heusden-Zolder (het voorkeustracé) werd niet meegenomen.

Globaal stelde het project-MER dat de turbine-oplossing een positief effect heeft op de verkeersafwikkeling en dat het conflictvrije karakter van alle verkeersbewegingen een positief effect heeft op de verkeersveiligheid en leesbaarheid van het complex. Het feit dat het bedrijventerrein Zolder-Lummen een volwaardige aansluiting krijgt op de E313 waarbij alle bewegingen mogelijk zijn, garandeert een vlottere verkeersafwikkeling naar het hoofdwegennet met een grote capaciteit. De ontsluiting van het bedrijventerrein is zo losgekoppeld van het woonlint in de Rekhovenstraat, wat een gunstig effect heeft op de leefbaarheid in deze woonzone. De volwaardige aansluiting van het bedrijventerrein Zolder-Lummen op de E313 maakt het mogelijk om ook andere bedrijventerreinen langs het Albertkanaal, zoals de Insteekhaven en Gestel Zuid, op een verantwoorde manier naar het hoofdwegennet te ontsluiten.

De lokale verkeersrelaties bleven behouden ter hoogte van de Bremstraat-Helvétiastraat, Molemstraat, Genenbosstraat en Rekhovenstraat. Enkel ter hoogte van de Opworpsstraat werd de lokale relatie verbroken.

Verder werden er een aantal milderende maatregelen voorgesteld:

- Ontsluiting bedrijventerrein Zolder-Lummen.
 - Om de oversteekbaarheid van de Dellestraat en doorstroming van verkeer komende van Hasselt op de E313 naar de Dellestraat te garanderen, werd voorgesteld om de mogelijkheid open te houden om het T-kruispunt met afslagstrook ter hoogte van de Dellestraat op termijn te vervangen door een rotonde, mits een sterke toename van het verkeer dit noodzaakt (vb. bij realisatie van het ontwikkelingsscenario). Gezien dit gepaard gaat met een grotere ruimte-inname, dient dit afgewogen te worden ten opzichte van de impact op het functioneren van de aanpalende bedrijven.
 - Voor het T-kruispunt van de Dellestraat en de Rekhovenstraat werd voorgesteld om het verkeer van de Dellestraat naar de Westlaan richting Albertkanaal (economisch verkeer) voorrang te geven op het verkeer in de Rekhovenstraat komende van Lummen (lokaal verkeer).
- Lokale fietsverbinding. Verder dient de mogelijkheid tot realisatie van een betere lokale fietsverbinding over de E313 ter hoogte van de Opworpsstraat (woonwerkverkeer) gevrijwaard te blijven.

4.10 GRUP Herinrichting verkeerswisselaar Lummen

Het Gewestelijk RUP “Herinrichting verkeerswisselaar Lummen” is definitief vastgesteld in 2006. In het jaar 2012 was het project volledig gerealiseerd.

Deelproject verkeerswisselaar

Op basis van het gewestplan grenst het vroegere klaverblad in het noordwestelijk kwadrant aan agrarisch gebied, in het noordoostelijk kwadrant aan het natuurgebied van de vallei van de Mangelbeek. Het zuidoostelijke kwadrant is ingenomen door de bestaande industriezone Zolder-Lummen en het zuidwestelijk kwadrant heeft de bestemming recreatiegebied.

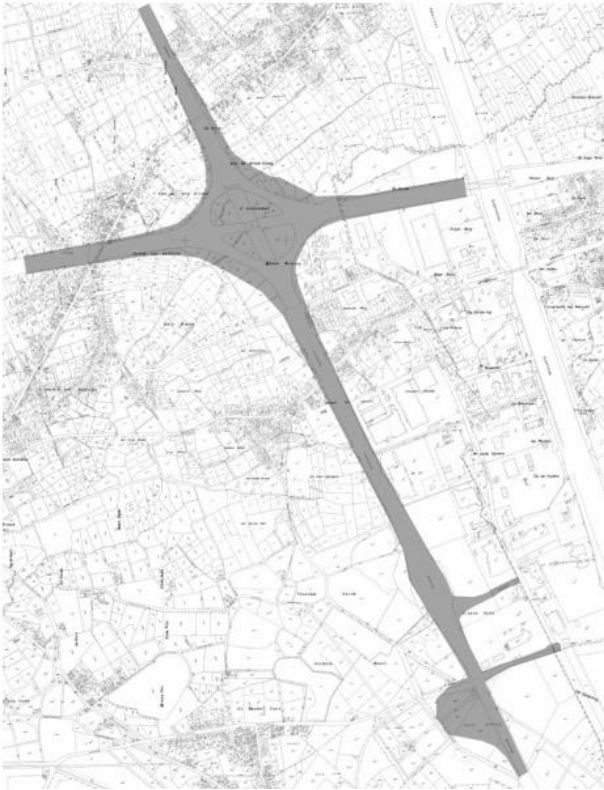
Na verkeerstechnisch onderzoek werd er gekozen voor een conflictvrije turbine-oplossing. Deze oplossing komt zowel de verkeersafwikkeling als de verkeersveiligheid ten goede. Deze keuze maakte de realisatie van een aantal bijkomende bruggen noodzakelijk en eveneens het verleggen van de op- en afritten ten behoeve van voldoende grote bochtstralen. Concreet impliceerde dit dat er meer ruimte nodig was in vergelijking met het vroegere “klaverblad”.

Deelproject ontsluiting industriezone

Voor de ontsluiting van de regionale bedrijventerreinen naar het hoofdwegennet werd er, conform het voorkeurscenario uit de plan-MER, geopteerd voor één nieuw ongelijkvloers aansluitingscomplex. Het parkeerterrein aan weerszijden van de E313 werden afgeschaft en de ruimte werd ingenomen door het op- en afrittencomplex.

De op- en afrit ten oosten van de E313 werden in een zone voor openbaar nut (bovenvermeld parkeerterrein) en in industriegebied gerealiseerd. De op- en afrit (zuidelijke rijrichting) stonden bovendien ingetekend in natuurgebied en

waardevol agrarisch gebied. De vrijgekomen ruimte van het afgeschafte parkeerterrein ten westen van de E313 werden opgenomen in het aanpalende natuurgebied.



Figuur 4-12: Inname ontsluitingsinfrastructuur verkeerswisselaar

4.11 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Lummen

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) geeft de beleidsvisie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Lummen weer en legt de krachtlijnen van het ruimtelijk beleid vast. Het GRS bevat bindende bepalingen voor de overheden, en vormt een kader voor opmaak gemeentelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUPs). Goedgekeurd door bestendige deputatie van de provincie Limburg in februari 2007.

Ontwikkelingsvisie voor bedrijventerreinen

De structuurvisie voor het onderzoeksgebied is vertaald in een ruimtelijk concept, wat als suggestie naar de hogere overheid dient beschouwd te worden:

- Opname van bedrijventerreinen Zolder-Lummen, Gestel en Insteekhaven (gedeeltelijk) als regionaal bedrijventerrein binnen het Economisch Netwerk Albertkanaal.
- Bewaren, vrijwaren en versterken van de Mangelbeekvallei.
- Grensstellende randvoorwaarden van de Zwarte Beekvallei (Terbeekvallei) en de Helderbeekvallei ter hoogte van het bedrijventerrein Gestel.
- Uitwerken en aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg, rechtstreeks aansluitend op de E313 en dit in nauw overleg met AWV, nv Scheepvaart en de gemeente.
- Behoud van Genenbos als woonkern, de Rekhovenstraat als landelijk woonlint en de Gestelstraat als woonteit. Versterken van de woonkwaliteit door de uitbouw van buffering of het bewaren van afstand t.o.v. de bedrijventerreinen.
- Verdichting en optimalisering van de bestaande bedrijventerreinen, verhogen watergebondenheid (vooral aan Insteekhaven), verharderen van de weg (Boterbosstraat) in het verlengde van Klaverbladstraat.

Voor het bedrijventerrein **Zolder-Lummen** worden door het gemeentebestuur volgende suggestieve inrichtingsprincipes voorgesteld:

- Een bijkomende verdichting en efficiënter ruimtegebruik.
- De bestaande cluster van lokale bedrijven moet bestendig blijven op het regionaal bedrijventerrein.
- Het landelijke woonlint langs de Rekhovenstraat dient sterk gebufferd te worden naar de omliggende bedrijvigheid. Er dienen maatregelen getroffen te worden ter beperking van het zwaar verkeer, waarbij de doorgang voor auto's van Lummen naar Viversel moet gewaarborgd blijven.
- De interne verkeersontsluiting wordt afgestemd op de nieuwe ontsluitingsknopen.
- Het tracé van de Boterbosstraat, in het verlengde van de Klaverbladstraat wordt uitgerust. Voor het bedrijventerrein Insteekhaven worden door het gemeentebestuur volgende suggestieve inrichtingsprincipes voorgesteld:
 - Een gedeelte van het huidig industriegebied wordt ontwikkeld voor watergebonden bedrijvigheid, d.w.z. een herstructurering en verdichting van de bedrijfsactiviteiten in het noordelijk deel van de Insteekhaven, en het ontwikkelen van +/- 8 ha ten zuiden van de Insteekhaven voor bedrijvigheid.
 - Een nieuwe ontsluitingsweg, als rechtstreekse aansluiting op het hoofdwegennet, is prioritair voor de ontwikkeling van de Insteekhaven, teneinde de woonkernen en het lokaal wegennet van zware verkeersdruk te ontlasten.
 - Het smallere en meest zuidelijke gedeelte wordt opgeheven omwille van de gewenste natuurlijke structuur. Het betreft ±10 ha op Lummens grondgebied en ± 6 ha op Zolders grondgebied.
 - De Mangelbeekvallei wordt versterkt als brede structurerende beekvallei met ecologische oevers (minstens 100 meter). Hiervoor wordt er een ruiloperatie doorgevoerd van gronden tussen de Dienst van de Scheepvaart en AMINAL.

Voor het bedrijventerrein **Gestel** worden door het gemeentebestuur volgende suggestieve inrichtingsprincipes voorgesteld:

- Een verdere verdichting en een verhoging van de watergebondenheid wordt doorgezet. De verdichting behelst een realistisch vrijmaken, overeenkomstig de behoefte, van de gronden in eigendom van de bestaande bedrijven, met een maximale oppervlaktecapaciteit van ± 5 ha.
- De cluster van de bestaande lokale bedrijven moet behouden kunnen blijven. Enkele kleinere percelen (< 0,5 ha), kunnen, aansluitend bij de bestaande cluster van lokale bedrijven, verder ingevuld worden door lokale bedrijven.
- De huidige westelijke grens blijft strikt behouden vanwege het aanliggende kwetsbare en waardevolle natuur van de Zwarte Beekvallei.

Bij de interne ontwikkeling van deze bedrijfstreinen staat duurzaamheid centraal; elementen hierbij zijn bv. de reeds genoemde verdichtingsprincipes, een goede landschaping waaronder de verbetering van verkeersorganisatie (circulatie en parkeren), een goede bereikbaarheid (bv. link met de woonkernen via voet- en fietspaden). Voor de gemeente is het essentieel dat bij de vastlegging van de uitbreidingskansen van de industrie door de hogere overheid er rekenschap gegeven wordt van:

- het belang van enkele woongebieden in de zone E313/Albertkanaal (Genenbos, Gestelstraat, Rekhovenstraat, Industriestraat): behoud van de woonfuncties.
- het belang van enkele structurerende groenassen (beekvalleien Zwarte Beek en Laambeek): geen aantasting.

Ook wenst de gemeente in overleg met de Vlaamse Overheid en het toenmalige nv De Scheepvaart over te gaan tot het ontwikkelen van het industrieterrein "Insteekhaven" d.m.v. de opmaak van een RUP gekoppeld aan o.a. een verbeterde ontsluiting ter ontlasting van de bestaande woningen en dit vooral i.f.v. de herlocatie van de watergebonden bedrijven binnen de gemeente.

Toekomstige ontsluiting van bedrijventerreinen

Voor de ontsluiting van de hierboven genoemde bedrijventerreinen geeft het GRS Lummen aan een nieuwe ontsluitingsweg te realiseren die een rechtstreekse verbinding vormt met het hoofdwegennetwerk (E313) ter hoogte van de huidige uitvalstrook (parking, rustplaats) aan de industriezone Zolder-Lummen. Deze route loopt via de Opworpstraat en Dellestraat, de Westlaan, langs het Albertkanaal. De ontsluiting van de Insteekhaven en het bedrijventerrein Gestel gebeurt volgens het GRS Lummen via de oostoever. Hierdoor worden de lokale wegen (O.L.V.-straat, Rekhovenstraat, Oostereindestraat, Molemstraat, Genenbosstraat) en woonkernen grotendeels ontlast van zwaar doorgaand verkeer.

Categorisering van de wegen

De gemeente Lummen selecteert de Rekhovenstraat en Genenbosstraat als lokale ontsluitingswegen (type II) met als hoofdfunctie "verzamelen" c.q. "ontsluiten" op lokaal niveau. De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied.

De overige wegen in het onderzoeksgebied zijn geselecteerd als lokale erftoegangswegen (type III), met als hoofdfunctie "verblijven" en "toegang verlenen tot de aanpalende percelen".

Onderstaande figuur geeft het concept voor het economisch netwerk Albertkanaal weer. Figuur visualiseert de gewenste ruimtelijke structuur van de nabijgelegen deekern Genenbos.



Figuur 4-13: Ruimtelijke schets concept ENA Albertkanaal

4.12 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Heusden Zolder

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Heusden-Zolder werd goedgekeurd door bestendige deputatie van de provincie Limburg in december 2005.

Toekomstige ontsluiting van bedrijventerreinen

In het GRS Heusden-Zolder wordt verwezen naar het voorkeursscenario voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen in het onderzoeksgebied dat in samenwerking met de gemeente Lummen, AWV en de Dienst voor de Scheepvaart is ontwikkeld. Dit doelt op het scenario waarbij een nieuw op- en afrittencomplex 26bis aan de E313 gerealiseerd wordt en het tracé van de nieuwe ontsluitingsweg aan de oostelijke zijde van het kanaal gelegen is (cf.. voorkeursscenario uit het Plan-MER "herinrichting verkeerswisselaar E313-E314 te Lummen"). Hierbij benadrukt de gemeente Heusden-Zolder het belang van het zo goed mogelijk vrijwaren van de woonkern Viversel van doorgaand vrachtverkeer.

Toch heeft het gemeentebestuur van Heusden-Zolder een voorkeur voor een ontsluiting via de westzijde oever van het Albertkanaal, en dit volgens onderstaand compromisscenario dat door de gemeenten Lummen en Heusden-Zolder is uitgewerkt. Dit uit vrees dat de aantakking van de Industriestraat op de Westlaan ten oosten van het Albertkanaal voor overlast zou zorgen voor de woongemeenschap van Viversel.

“De ontsluitingsweg kan vanaf de industriezone Lummen Gestel naar de oostelijke zijde van het Albertkanaal geleid worden. Vervolgens zal deze rond de Insteekhaven lopen en daarbij tevens dienst doen als interne ontsluitingsweg van de zone Insteekhaven. Tussen het meest zuidelijke punt van de Insteekhaven en de E314 kan een nieuwe brug gebouwd worden. Rekening houdend met het Plan-MER van de verkeerswisselaar kan dit misschien best in de nabijheid van de E314. De weg kan verder lopen via het terrein van Dossche en kan op deze wijze ook de nieuwe bedrijven op deze plaats koppelen aan het wegennet. Ter hoogte van de Westlaan wordt de nieuwe ontsluitingsweg gekoppeld aan de bestaande wegen. (...) Tevens dient onderzocht te worden of er een mogelijkheid bestaat om de industriezone Zolder-Lummen noord via de Boterbosstraat aan te sluiten op de nieuwe ontsluitingsweg van Dossche. Op deze wijze wordt het kruispunt Boterbosstraat/Westlaan ontlast. Het kruispunt Dellestraat/Rekhovenstraat dient ook heraangelegd te worden zodat het verkeer naar de Dellestraat geleid wordt.”

Fietsroutenetwerk

Langs het Albertkanaal kan een non-stop grensoverschrijdende fietsroute worden gecreëerd. Aandacht dient uit te gaan naar de verkeersveiligheid. Watergebonden bedrijvigheid wordt gestimuleerd en krijgt voorrang ten opzichte van het fietsroutenetwerk. Aangezien in de meeste gevallen slechts één oever aansluit bij een bedrijventerrein is het aangewezen de non-stop fietsroute op de vrije oever te situeren, om conflictsituaties te vermijden en de verkeersveiligheid te bevorderen.

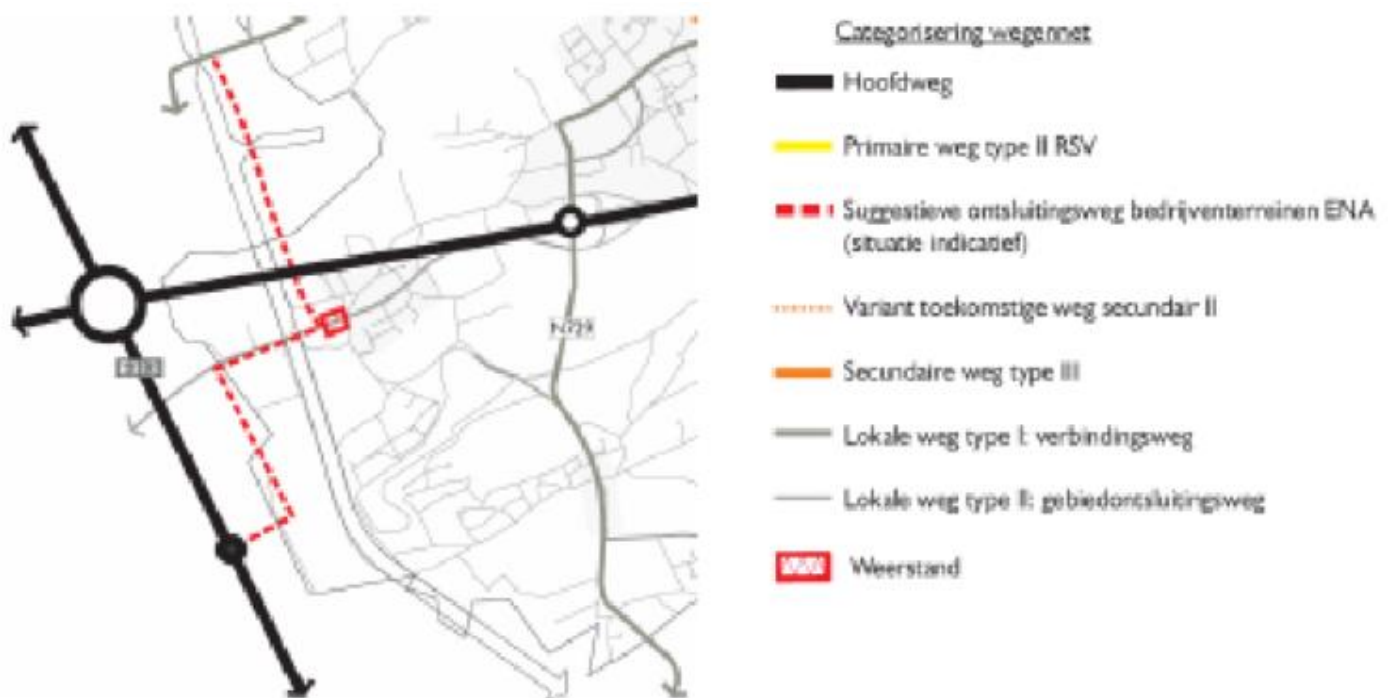
Categorisering van de wegen

De gemeente Heusden-Zolder selecteert de Kanaalweg als lokale verbindingsweg (type I), met als hoofdfunctie “verbinden” op lokaal niveau. De weg heeft geen verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau, en de kwaliteit van de doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid.

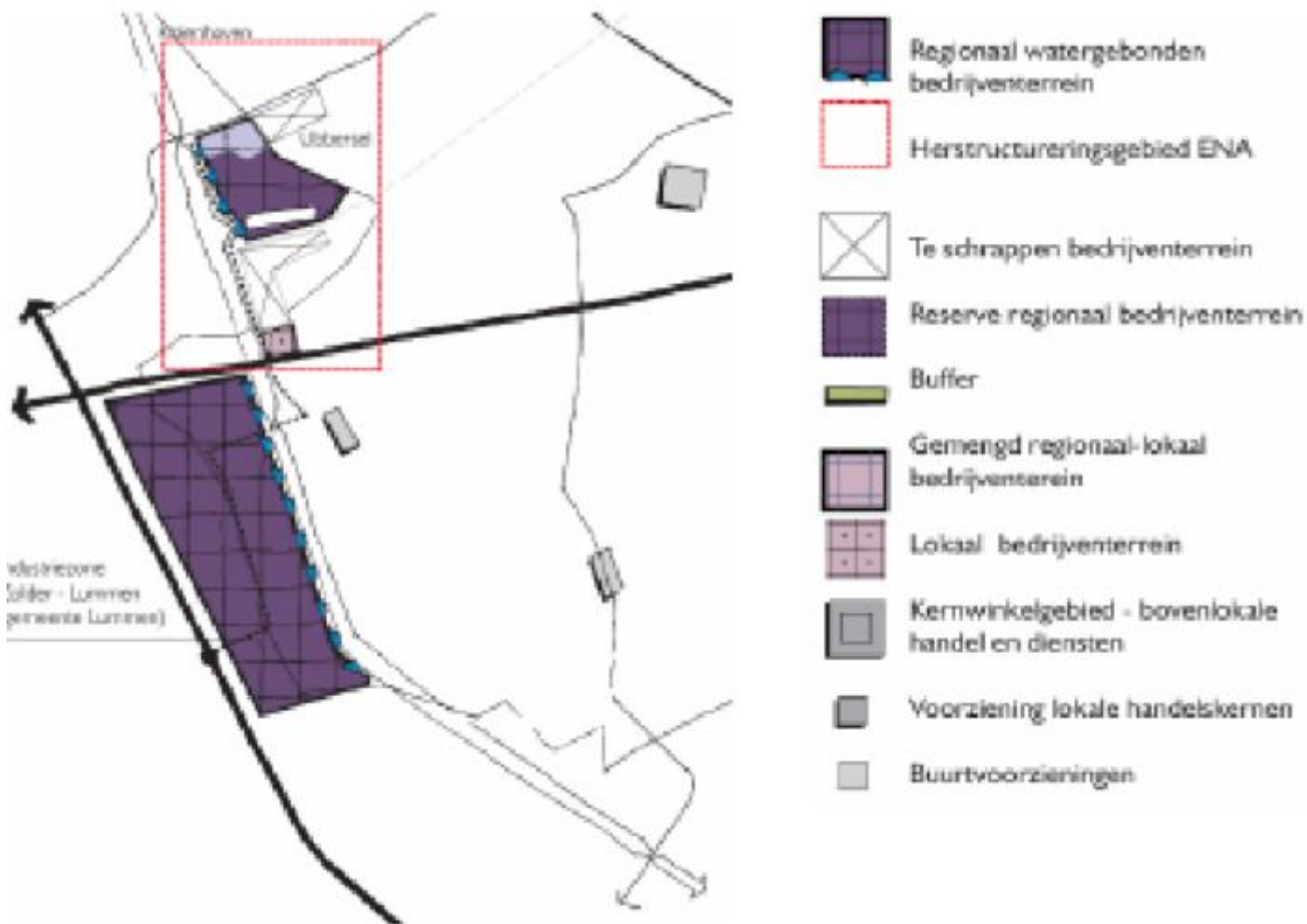
De Westlaan is weerhouden als lokale ontsluitingsweg (type II), met als hoofdfunctie “verzamenen” c.q. “ontsluiten” op lokaal niveau. De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied.

De overige wegen in het onderzoeksgebied zijn geselecteerd als lokale erftoegangswegen (type III), met als hoofdfunctie “verblijven” en “toegang verlenen tot de aanpalende percelen”.

Onderstaande figuur geeft de wegencategorisering voor Heusden-Zolder weer, alsook deze van buurgemeente Lummen. De volgende figuur geeft de gewenste verkeers- en vervoersstructuur voor het onderzoeksgebied weer vanuit het GRS Heusden-Zolder.

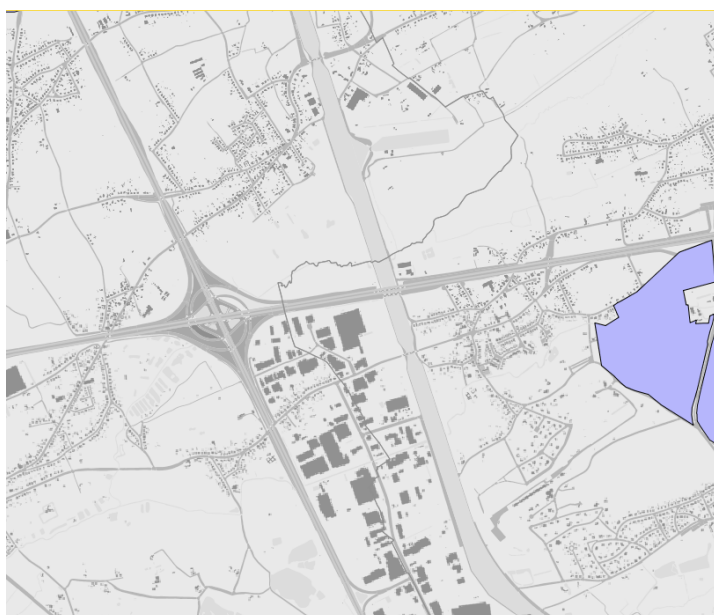


Figuur 4-14: Wegencategorisering (GRS Heusden-Zolder)



Figuur 4-15: Gewenste verkeers- en vervoersstructuur (GRS Heusden-Zolder)

4.13 Habitat en Vogelrichtlijngebieden

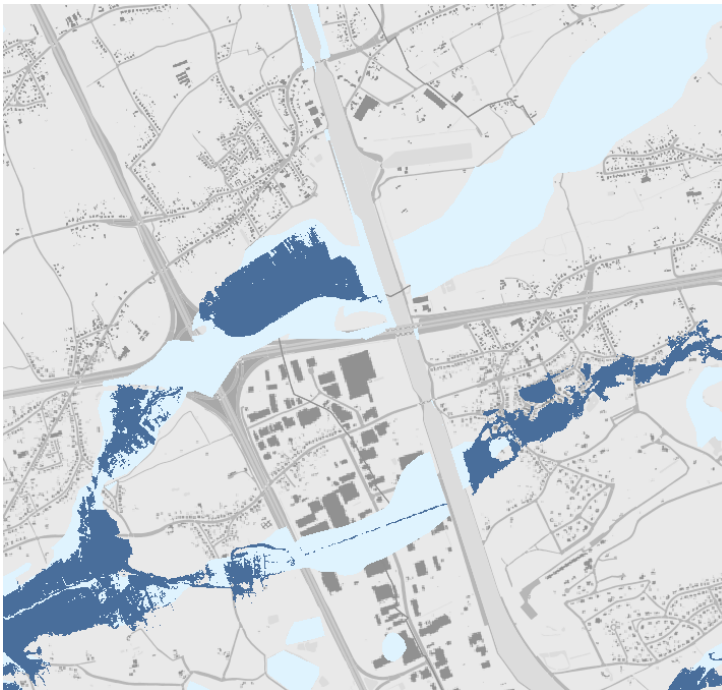


In het projectgebied is er geen VEN of IVON-gebied aanwezig. Ten oosten is een onderdeel van het Vifvergebied Midden-Limburg aanwezig.



In het projectgebied zijn er eveneens geen Habitat- of Vogelrichtlijngebieden aanwezig. Deze zijn wel aanwezig ten oosten van Viversel.

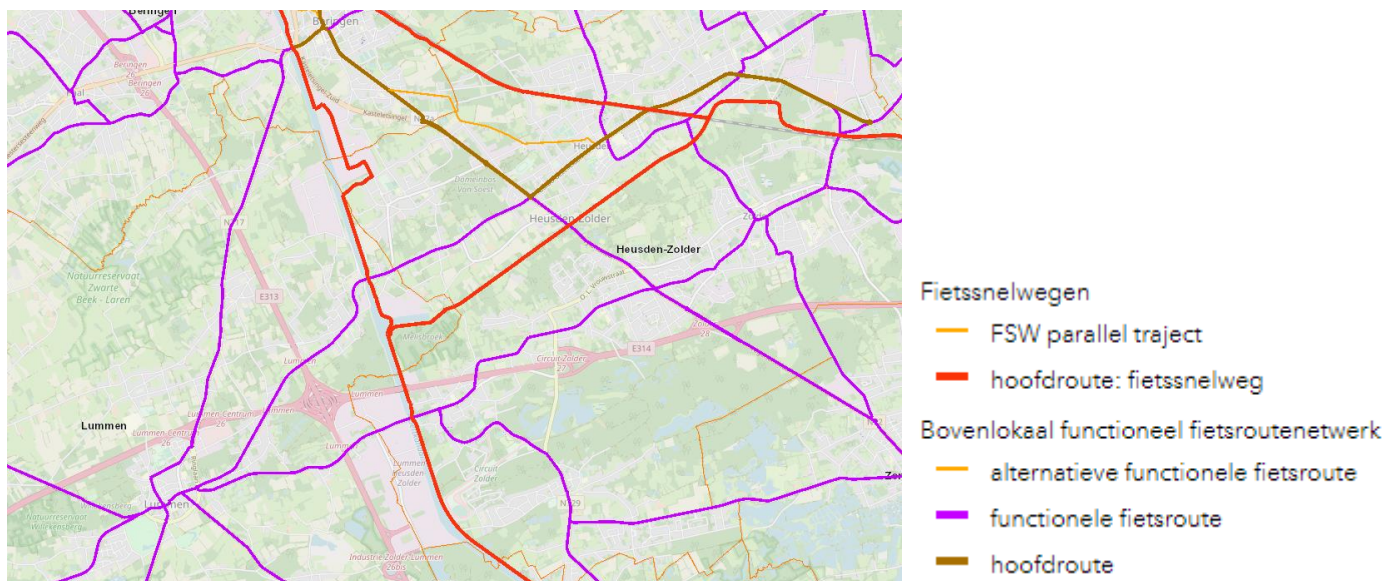
4.14 Watertoets 2017



In het projectgebied zijn er meerdere overstromingsgevoelige gebieden. Volgens de watertoets 2017 bevinden de effectief overstromingsgebieden (1) ten zuiden van Genenbos en ten noorden van de E314 en (2) ten zuiden van Viversel.

5 Mobiliteitscontext

5.1 Fietsroutenetwerk



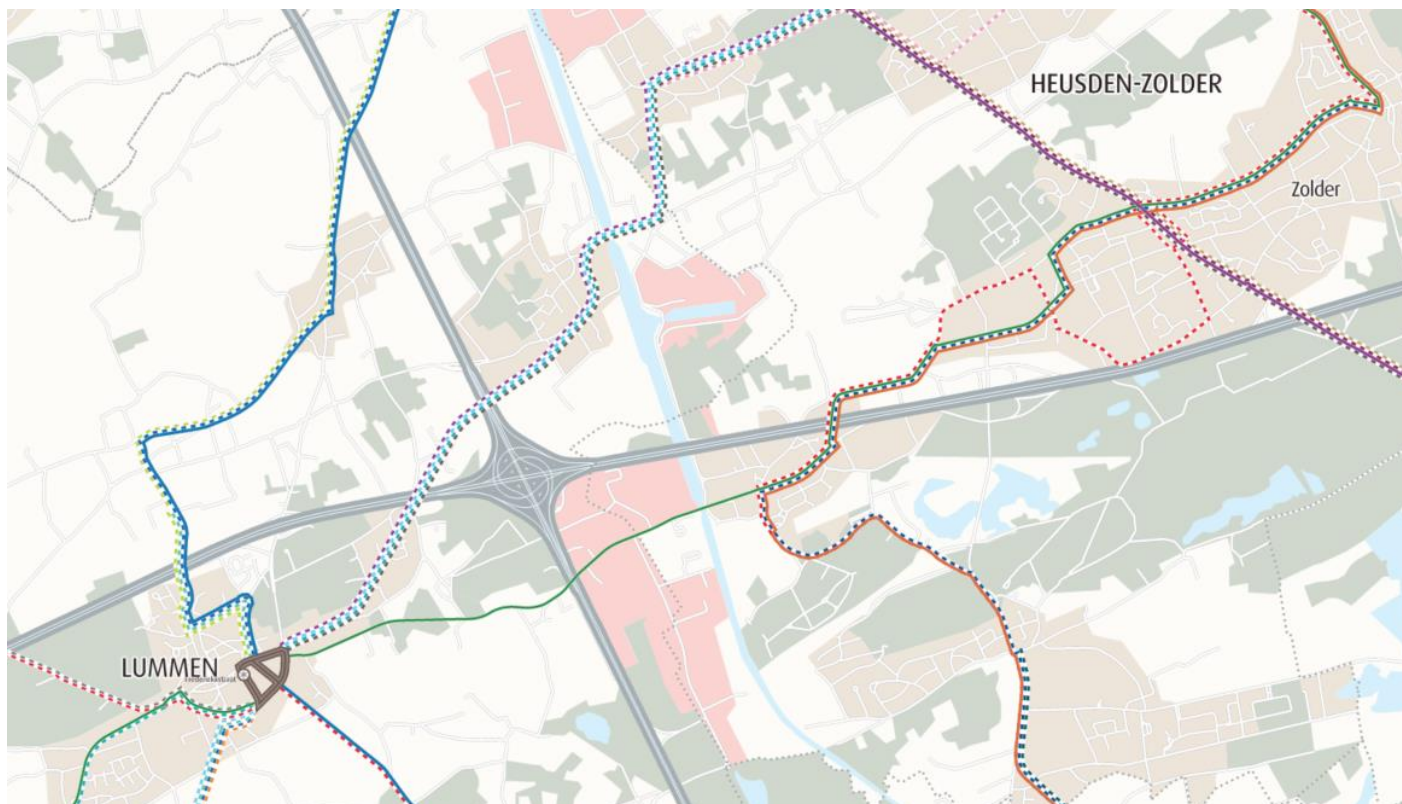
Figuur 5-1: Uitsnede van Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk en Fietssnelwegen

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) is op 14/06/2001 goedgekeurd door de Bestendige Deputatie van de Provincie Limburg. Het bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk is vastgesteld in 2009.

Het oostelijk jaagpad van het Albertkanaal is, door de Provincie, als fietssnelweg aangeduid. De Genenbosstraat vormt een belangrijke oostwestelijke fietsas. De weg vormt de logische verbinding tussen Heusden, Genenbos en Lummen. Ook de Westlaan wordt aangeduid als een BFF route.

De recreatieve routes zoeken niet meteen naar de snelste verbindingen. De routes zijn gekozen in functie van recreatieve verplaatsingen. De Industriestraat is over bijna haar volledige lengte in het onderzoeksgebied drager van een recreatieve route. De kruising van de Industriestraat met Havenstraat vormt knooppunt 304. Het fietspad langs de Havenstraat krijgt, net buiten het onderzoeksgebied, zijn eigen bedding op het oude spoorwegtracé (verbinding knooppunten 304 en 307). De fietsroute langs de Industriestraat (verbinding knooppunten 304 en 306) splitst ter hoogte van de kruising met de Havenstraat. De route loopt noordelijk verder via de Genenbosstraat en de Kanaalstraat (verbinding knooppunten 306 en 319). In zuidelijke richting volgt de route de Havenstraat, Ubbersel en de Mangelbeekstraat (verbinding knooppunten 306 en 343).

5.2 Openbaar Vervoersaanbod



Figuur 5-2: Openbaar vervoersaanbod De Lijn 2021

Bovenstaande figuur geeft het openbaar vervoersnetwerk in de wijde omgeving van het projectgebied weer. Op het moment van schrijven is de oefening van De Lijn 2021 nog niet helemaal afgerond. Dit heeft als gevolg dat de lijnen op de afbeelding nog geen nummering hebben.

Een eerste busroute doorkruist het projectgebied op de oost-west-as van het projectgebied, namelijk de Rekhovenstraat – Westlaan. De lijn verbindt onder andere de kernen van Lummen en Zolder met elkaar. In het centrum van Viversel zullen er daarnaast nog drie lijnen aanwezig zijn. Één van deze lijnen kent zijn start punt op de Kerkstraat. De twee overige lijnen verbinden Zolder met Hasselt. In de omgeving van het toekomstige bedrijventerrein is er te Genenbos een bundel van een viertal lijnen. Vanaf de brug van Genenbos volgen deze routes via Eversel een noordwaartse route.

5.3 Mobiliteitsplan Lummen

Het mobiliteitsplan van Lummen werd, na conformverklaring door de provinciale auditcommissie, definitief goedgekeurd door de gemeenteraad op 12 september 2011. In 2016 werd er een actualisatie uitgevoerd op het mobiliteitsplan. Deze werd goedgekeurd op 12 september 2016.

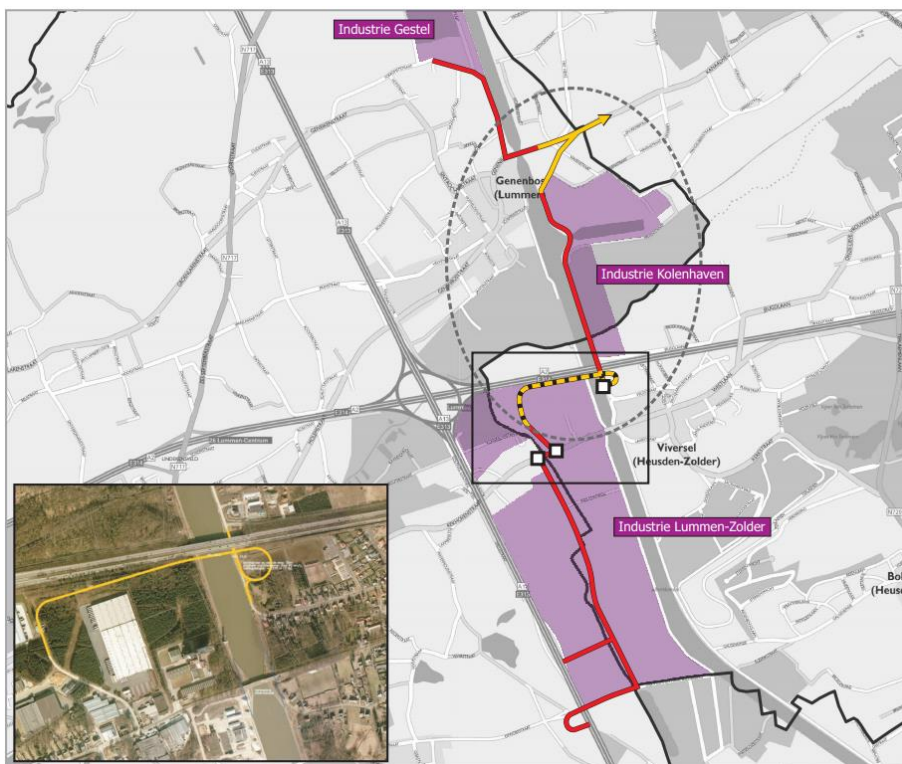
In het mobiliteitsplan wordt de insteekhaven aanschouwd als een project met een grote verkeersimpact. De ontwikkeling vraagt volgens het plan een ontsluiting via de autosnelweg. Het mobiliteitsplan duidt een scenario tot het complex 26bis via de Industriestraat, Westlaan en Dellestraat als de meest voor de hand liggende. Tegelijk worden de eerder opgemaakte bezwaren ten voordele van de leefbaarheid in het gebied van Viversel aangeduid. Daarop wordt het scenario dat de ontsluiting in het mobiliteitsplan van Heusden-Zolder toegevoegd.

- E314 afslag 28 Zolder;
- N72 graaf de Theuxlaan tot de tweede rotonde;
- Kanaalweg tot de gemeentegrens met Lummen;
- Geen vervolg aangeduid, wel een suggestie naar de Industriestraat.

De stand van zaken vanuit de gemeente wordt in het mobiliteitsplan beschreven. Het gezamenlijk voorstel met de gemeente Heusden-Zolder wordt als alternatief ontsluitingsscenario naar voren geschoven:

- De ontsluitingsweg in Gestel aanvangen
- Oostelijke route langs het kanaal en rond de insteekhaven lopen.
- Op het meest zuidelijke punt van de insteekhaven wordt een brug over het kanaal aangelegd.
- Koppeling ter hoogte van de Westlaan.

De mogelijkheid wordt gesuggereerd om te onderzoeken of de industriezone via de Boterbosstraat aan te sluiten is op de ontsluitingsweg van Dossche. Dit ontlast het kruispunt Boterbosstraat/Westlaan. Het voorstel heeft als gevolg dat het kruispunt van de Westlaan/Dellestraat/Rekhovenstraat herbekeken dient te worden. Onderstaande figuur geeft een beeld van deze ontsluitingsstructuur.



Figuur 5-3: Getoonde voorkeurscenario in Mobiliteitsplan Lummen

5.4 Mobiliteitsplan Heusden-Zolder

Het mobiliteitsplan van de gemeente Heusden-Zolder werd definitief goedgekeurd door de gemeenteraad en werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 11 september 2015.

De industriezone Kolenhaven wordt in het mobiliteitsplan aangeduid als een economisch knooppunt. De ontsluiting van de zone als en het verschil in visie tussen de gemeenten en hogere overheden worden aangeduid als voorname knelpunten. Wel geeft de ontsluiting volgens het plan een goede verbinding tussen de industriezones en de mogelijkheid om de leefbaarheid in Viversel beter te handhaven.

Het mobiliteitsplan duidt dat het college van burgemeester en schepenen niet akkoord gaat met het voorgestelde scenario 1 en de voorkeur geeft aan scenario 4.



Figuur 5-4: Voorkeurscenario in Mobiliteitsplan Heusden-Zolder

- Het gebied voor weginfrastructuur” op het grondgebied van de gemeente Heusden-Zolder zoals opgenomen in het verordenend grafisch plan en gedefinieerd in de verordenende stedenbouwkundige voorschriften een veruitwendiging van het ontsluitingsscenario 1, waar ons gemeentebestuur zich reeds eerder nadrukkelijk tegen verzet heeft. De dorpsgemeenschappen komen bijkomend onder druk te staan door de voorgestelde ontsluiting. De leefgemeenschap van Viversel staat reeds onder druk door de aanwezigheid van de E313 en E314 en bijhorende afritten, de aanwezigheid van het kanaal en de aanwezige industrie. De leefbaarheid en draagkracht van de woonkern kan niet gegarandeerd blijven door het aanleggen van een bijkomende ontsluiting.”

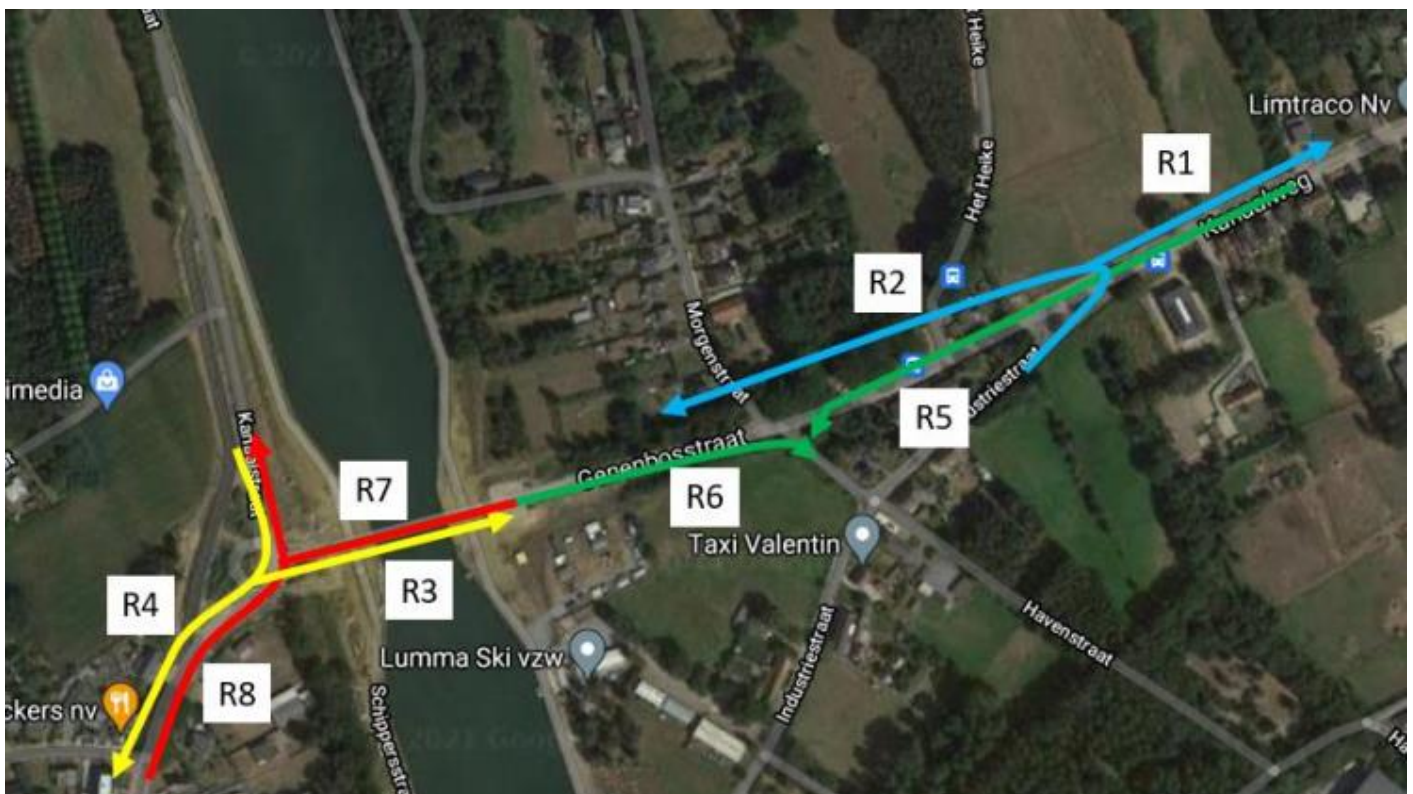
- De gemeente duidt op de plan-MER plicht van het GRUP aangezien er aanzienlijke milieueffecten gegenereerd zullen worden. Bovendien wordt er geen rekening gehouden met het aanzuigeffect van de ontsluitingsweg of de significante stijging van de hoeveelheid vrachtverkeer voor de Westlaan. De ontwerp plan-MER besloot immers al reeds dat de oostelijke ontsluiting ongunstig was voor de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van Viversel.
- De ontsluitingsscenario's 2, 3 en 4 werden binnen de studie onderbelicht ten opzichte van scenario 1. Dit had als gevolg dat de beoordeling en overwegingen voor verscheidene aspecten van de drie scenario's onvoldoende beschreven of geminimaliseerd werden. De noodzaak voor een eventuele plan-MER-plicht werd daarmee aan de geschoven.
- Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de impact op aanpalende woningen in scenario 1.
- Het is niet duidelijk of er een aansluiting is tussen de Veldstraat en de ontsluitingsweg.

5.5 Verkeerstellingen Genenbosstraat / Kanaalweg

In 2021 wenste de gemeente Heusden-Zolder een tonnagebeperking (3,5t) door te voeren voor de Kanaalweg. Door deze tonnagebeperking zou de routing van de zone Kolenhaven via Heusden-Zolder en de zone Gestel via Lummen lopen. De gemeente Lummen gaf aan eerst verkeerstellingen te organiseren vooraleer een tonnagebeperking effectief overwogen kan worden.

Door middel van slang- en kruispunttellingen werd in de periode van 2 augustus tot en met 6 augustus 2021 een telling uitgevoerd. Daarbij werden volgende bewegingen in beeld gebracht:

- R1. van de industriezone Kolenhaven naar Heusden-Zolder rijdt;
- R2. van de industriezone Kolenhaven naar Lummen rijdt;
- R3. van de industriezone Gestel naar Heusden-Zolder rijdt;
- R4. van de industriezone Gestel naar Lummen rijdt;
- R5. van Heusden-Zolder naar de industriezone Kolenhaven rijdt;
- R6. van Lummen naar de industriezone Kolenhaven rijdt;
- R7. van Heusden-Zolder naar de industriezone Gestel rijdt;
- R8. van Lummen naar de industriezone Gestel rijdt.



Figuur 5-5: Onderzochte rijrichtingen in de verkeerstellingen Genenbosstraat/Kanaalweg

Het rapport toont aan dat een tonnagebeperking ter hoogte van de Industriestraat zou resulteren in een verhoging van het zwaar verkeer in twee richtingen op Lummens grondgebied, terwijl aan de kant van Heusden-Zolder een afname van het zwaar verkeer kan verwacht worden. Het volgend kader toont de verdelingen voor en na de tonnagebeperkingen.

<i>Voor tonnagebeperking</i>	Lummen	Heusden-Zolder	Industriezone Gestel	Industriezone Kolenhaven
Lummen			115	101
Heusden-Zolder			177	46
Industriezone Gestel	124	102		
Industriezone Kolenhaven	84	74		
<i>Na tonnagebeperking</i>				
Lummen			292	
Heusden-Zolder				147
Industriezone Gestel	226			
Industriezone Kolenhaven		158		

Figuur 5-6: Tabel met verschuiving van het (zwaar)vrachtverkeer van en naar de zones Gestel en Kolenhaven voor en na een tonnagebeperking

6 Beschrijving van onderzoeksgebied

In dit hoofdstuk worden het onderzoeksgebied en de relevante wegen beschreven vanuit ruimtelijk en verkeerstechnische invalshoek.

Dellestraat



De Dellestraat is een 2x1 weg met snelheidsregime 70km/u. De weg is de centrale as van het industrieterrein Zolder-Lummen en geeft toegang tot de aanliggende bedrijven. De Dellestraat sluit aan op het op- en afrittencomplex 26bis van de E313.

Aan weerszijden van de weg zijn er niet-verhoogde fietspaden aanwezig. Er is geen scheiding voorzien tussen rijbaan en fietspad, afgezien van een goot.

Er zijn geen parkeerplaatsen aanwezig in de rand van de weg. Wel kan er op het openbaar domein en berm geparkeerd worden door voertuigen met een maximale toegelaten massa van 3,5 ton.

Westlaan



De Westlaan is een 2x1 weg met snelheidsregime 70km/u. De Westlaan gaat aan westelijke zijde (grondgebied Lummen) over in de Rekhovenstraat. De Westlaan verzorgt de toegang tot de aanliggende bedrijven. De Rekhovenstraat kan beschreven worden als een woonstraat.

Aan weerszijden van de weg zijn er niet-verhoogde en gemarkeerde fietspaden aanwezig. Er is daarbij geen scheiding aanwezig. De goot bevindt zich aan de buitenzijde van de fietspaden. Er zijn geen voetpaden aanwezig.

Er zijn geen parkeerplaatsen aanwezig in de rand van de weg. Wel kan er op het openbaar domein en berm geparkeerd worden door voertuigen met een maximale toegelaten massa van 3,5 ton.

Brug Westlaan

In het kader van de opwaardering van het Albertkanaal zal de brug van de Westlaan in de nabije toekomst verhoogd worden. De nieuwe en verhoogde brug zal noordelijk van de huidige brug geplaatst worden. De brug zal bestaan uit een 2x1 weg met een snelheidsregime 50km/u. Aan weerszijden zullen vrijliggende fietspaden aangelegd worden. Naast de vernieuwde brug worden fietsverbindingen tussen de fietspaden en de beide jaagpaden aangebracht. Deze worden langer uitgestrekt zodat de helling aangenaam ligt.



Figuur 6-1: Ontwerpplan van de brug Westlaan

Boterbosstraat



De Boterbosstraat is een doodlopende 2x1 weg met snelheidsregime 70km/u. Er zijn geen fietspaden, voetpaden of bermen aanwezig. De straat geeft toegang tot de bedrijven. Er is tevens een hotel en een tankstation voor trucks aanwezig.

Er zijn geen parkeerplaatsen aanwezig in de rand van de weg. Wel kan er op het openbaar domein en berm geparkeerd worden door voertuigen met een maximale toegelaten massa van 3,5ton. De parkeervraag wordt opgevangen op privaat domein.

Jaagpad



Het jaagpad aan de westelijke zijde gelegen van het Albertkanaal en is bedoeld voor dienstvoertuigen van De Vlaams Waterweg nv. (Brom)fietsverkeer wordt toegelaten. Het jaagpad sluit aan op de Westlaan via een parallelle toegangsweg. Hier is eveneens de toegang van één bedrijf gelegen. Ter hoogte van de E314 is een onderdoorgang tussen twee brugpijlers gelegen.

Industriestraat



De Industriestraat is gelegen aan de oostelijke zijde van het Albertkanaal en is een 2x1 weg met snelheidsregime 70km/u. Er zijn geen fietspaden of voetpaden aanwezig. Aan de niet-kanaalzijde is er een groene berm aanwezig. De weg kent drie aantakende straten ter hoogte van de kruising met de E314: Veldstraat, Laarstraat en de Jeugdlaan. De Veldstraat en Laarstraat geven toegang tot de woonstraten van Viversel. De Jeugdlaan geeft toegang tot het bedrijf DSSV.

Er zijn geen parkeerplaatsen aanwezig in de rand van de weg. Wel kan er op het openbaar domein en berm geparkeerd worden door voertuigen met een maximale toegelaten massa van 3,5 ton. De parkeervraag wordt opgevangen op privaat domein.

Ter hoogte van de E314 is een onderdoorgang tussen twee brugpijlers gelegen.

Genenbosstraat



De Genenbosstraat is een 2x1 weg met snelheidsregime 70km/u. Aan weerszijden zijn er aanliggende verhoogde fietspaden met enkel een goot als scheiding aangelegd. Er is geen voetpad aanwezig. Ter hoogte van de aansluiting van de Industrieweg gaat de Genenbosstraat richting Heusden-Zolder over in de Kanaalweg. Er zijn geen parkeerplaatsen aanwezig in de rand van de weg. Wel kan er op het openbaar domein en berm geparkeerd worden door voertuigen met een maximale toegelaten massa van 3,5ton. De parkeervraag wordt opgevangen op privaat domein.

Brug Genenbosstraat

In 2021 werd de brug van de Genenbosstraat verhoogd in het kader van de opwaardering van het Albertkanaal. De weg bestaat uit een 2x1 profiel met snelheidsregime 50km/u. Aan de westelijke zijde werd een rotonde aangelegd. Deze rotonde verzorgt een verbinding tot de noordelijk gelegen industriezone van Gestel. Over de brug en aan de oostelijke zijde zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. Vanaf de rotonde is een dubbelrichtingsfietspad aan de noordelijke zijde voorzien. Langs de Kanaalstraat (richting economische zone Gestel) is een dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde aangelegd. Aan de oostelijke zijde van de brug werden twee dubbelrichtingsfietspaden aangelegd die de fietspaden van de Genenbosstraat met de fietssnelweg verbinden.



Figuur 6-2: Ontwerpplan van de brug Genenbos

7 Uitgangspunten

In de bestaande toestand is het industrieterrein Zolder-Lummen al goed ontsloten naar het hogere wegennet via de Dellestraat en het nieuwe op- en afrittencomplex 26bis.

Het doel van deze studie is om de ontsluitingsalternatieven voor de bedrijventerreinen Insteekhaven en Gestel vast te stellen en deze gelijkwaardig voor te stellen en te beschrijven. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor de ontsluitingsalternatieven beschreven.

In de opdracht van deze studie werden zes ontsluitingsalternatieven geselecteerd voor diepgaander onderzoek. Vier ontsluitingsalternatieven zijn afkomstig uit de studie van Tritel en twee bijkomende ontsluitingsalternatieven werden uit de bezwaarschriften van het GRUP gedestilleerd.

7.1 Niet-verkeerskundige uitgangspunten

Bij elk van de alternatieven gelden volgende uitgangspunten¹:

Uitgangspunt	Toelichting
1 De ontsluitingsweg wordt als een secundaire weg gecategoriseerd	De ontsluiting van de bedrijvenstrip "Knooppunt E313-E314" waarin de bedrijventerreinen Zolder-Lummen, Insteekhaven en Gestel zijn ondergebracht, hebben nood aan een duidelijke en goed ingerichte ontsluiting die zich onderscheidt van lokale structuren die gericht zijn op het ontsluiten en bedienen van woonkernen. Door onderscheid te maken in categorisering en inrichting kan oneigenlijk gebruik van lokale netwerken maximaal worden tegengegaan. De aansluitingen van het lokaal netwerk op de ontsluitingsweg zal met de nodige voorzichtigheid gebeuren waarbij onderzocht zal worden of de verkeersdruk in de woonkernen niet zal toenemen.
2 De verkeersleefbaarheid in de nabijgelegen woonkernen blijft minstens op het huidig niveau	De ontsluiting van de economische zones mag geen impact hebben op de verkeersleefbaarheid in de nabijgelegen woonkernen. Waar mogelijk zal de nieuwe infrastructuur zelfs leiden tot een verbetering van de verkeersleefbaarheid.
3 De ruimtelijke inrichting van de omgeving van de insteekhaven ligt vast	De ruimtelijke inrichting zoals voorgesteld in de structuurschets van de insteekhaven wordt gehanteerd als uitgangspunt
4 Bijkomende bruggen voor auto en vrachtverkeer t.o.v. de huidige situatie vermijden.	Over een afstand van 2,1 km liggen 2 bruggen die beide oevers van het kanaal met elkaar verbinden. Het ontsluiten van economische activiteiten, rekening houdende met de bezorgdheden van de gemeenten, worden best georganiseerd met het bestaand aantal bruggen voor gemotoriseerd verkeer. Dit impliceert dat bij het verschuiven of het aanleggen van een brug, een huidige brug fysiek wordt verschoven of de functie wordt gewijzigd (bijvoorbeeld verboden voor gemotoriseerd verkeer).
5 Nieuwe fiets- en voetgangersbruggen zijn mogelijk	Over een afstand van 2,1 km liggen 2 bruggen die beide oevers van het kanaal met elkaar verbinden. Gezien de ligging van de fietssnelweg op de oostelijke oever van het kanaal en de aanwezigheid van economische activiteiten en woonclusters in de directe omgeving van het kanaal kan het zijn dat verplaatsingen met de fiets een omrijfactor met zich meebrengen als enkel de aanwezige bruggen gebruikt worden.
6 Op de westelijke oever dient een reservatiestrook van 20 m t.o.v. de rand van het kanaal gerespecteerd te worden	Bij de eventuele tracékeuze van de nieuwe ontsluitingsweg ten westen van het Albertkanaal dient rekening gehouden te worden met een reservatiestrook van minimaal 20 m. In deze reservatiestrook mag wel het jaagpad liggen, maar mag niet gebouwd worden of een weg gerealiseerd worden. Ten oosten van het Albertkanaal wordt hiervan afgeweken, gezien de Industriestraat er momenteel al gelegen is en dit een historisch gegroeide situatie betreft. Bij aanleg van de fietssnelweg zal deze vrijliggend ten oosten van de ontsluitingsweg liggen.
7 Op de oostelijke oever kan de Industrieweg gebruikt worden voor de ontsluiting	
8 De bouwvrije strook lateraal aan de E314 wordt gerespecteerd	De hoofdwegen kennen een bouwvrije strook van 30 m te rekenen vanaf 1 m van de kruin van de langsracht. In deze strook zijn geen bouwwerken toegestaan.

¹ De volgorde van de uitgangspunten heeft geen betrekking op de mate van belangrijkheid en zijn

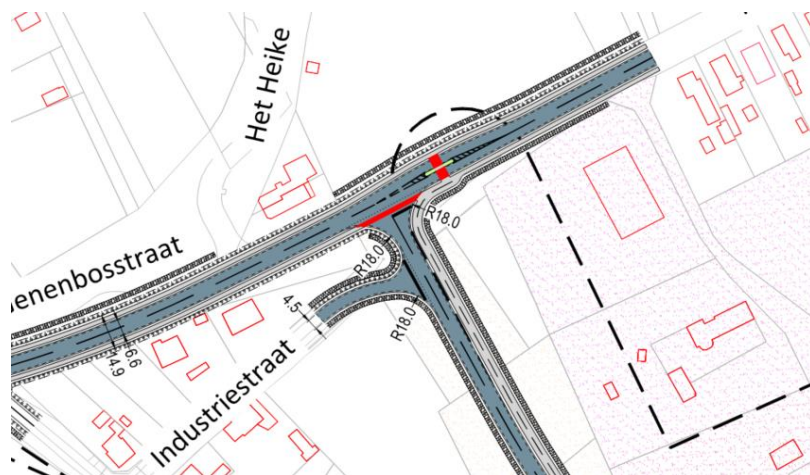
7.2 Verkeerstechnische uitgangspunten

Om een zekere afwikkelingskwaliteit en rijcomfort te bieden op de nieuwe ontsluitingsweg wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 50 km/u. Verder worden bij het uitwerken van de alternatieven volgende parameters gehanteerd:

Voorwerp	Norm	Bron
Vooropgestelde snelheid	50 km/u als uitgangspunt	Overleg met actoren
Effectieve rijstrookbreedte	3,05 m	Dienstorder AWW 2020 13
Aantal rijstroken	1 rijbaan met 2 rijstroken plaatselijk eventueel met middenberm als inhaalstrook en rechtse afslagstrook	Handboek secundaire wegen: Tritel - Iris Consulting
Bouwvrije strook langs de weg	8m vanaf de berm of rooilijn	Handboek secundaire wegen: Tritel - Iris Consulting
Vrijliggende enkelrichtings-fietspaden	2,00 m	Fietsvademecum
Vrijliggende dubbelrichtings-fietspaden	3,00 m bij niet-fietsnelweg 4,00 m bij fietssnelweg	Fietsvademecum
Tussenstrook fietsvoorziening - rijweg	Aanbevolen 0,5 m bij aanliggende enkelrichtingsfietspaden >= 1,5 m bij dubbelrichtingsfietspaden of bij een snelheid > 50 km/u	Fietsvademecum
Fietsvoorrang t.o.v. secundaire weg	Uit de voorrang of zo mogelijk ongelijkvloers	Fietsvademecum
Helling% vrachtverkeer	Bij voorkeur 4%, maximum 5%	Handboek secundaire wegen: Tritel - Iris Consulting
Helling% autoverkeer	Bij voorkeur 4%	Handboek secundaire wegen: Tritel - Iris Consulting
Helling% fietsverkeer	Bij voorkeur 2%, maximum 4%	Fietsvademecum
Topboogstraal 70km/u	1275 m	Handboek secundaire wegen: Tritel - Iris Consulting
Topboogstraal 50km/u	375 m	Handboek secundaire wegen: Tritel - Iris Consulting
Dalboogstraal 70km/u	2900 m	Handboek secundaire wegen: Tritel - Iris Consulting
Dalboogstraal 50km/u	750 m	Handboek secundaire wegen: Tritel - Iris Consulting
Tunnelhoogte fietsers	2,90 m vrije hoogte	Fietsvademecum

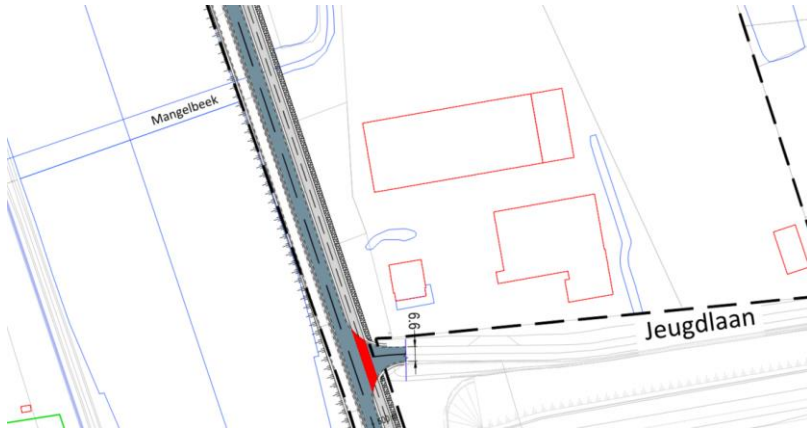
7.3 Optimalisaties studie

Onderstaande lijst is een opsomming met elementen die mee werden genomen in de infrastructurele optimalisaties van de alternatieven. Deze optimalisaties gebeurden enkel indien deze het alternatief niet ten onrechte voordeliger of nadeliger maakten ten opzichte van de anderen. Daar zij niet onderdeel waren van het voorgaande traject kan er in scenario's 5A, 5B, 6A en 6B gesproken worden van optimalisaties.



Figuur 7-1: Kruispunt Ontsluitingsweg en Genenbosstraat

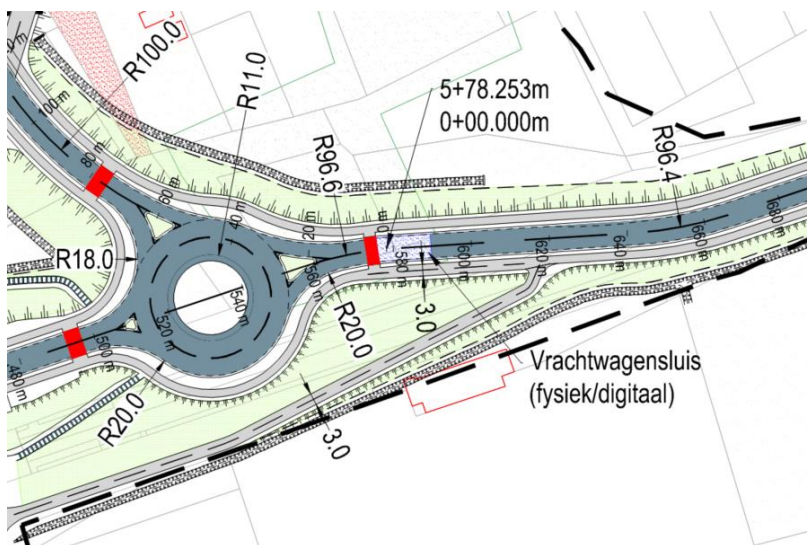
De aansluiting van de ontsluitingsweg ten opzichte van de Genenbosstraat wordt in alle scenario's net ten westen van de huidige middenberm gelegd. Hierdoor worden minder percelen betrokken in het tracé van de ontsluitingsweg.



Figuur 7-2: Ontsluitingsweg t.h.v. oostelijk jaagpad

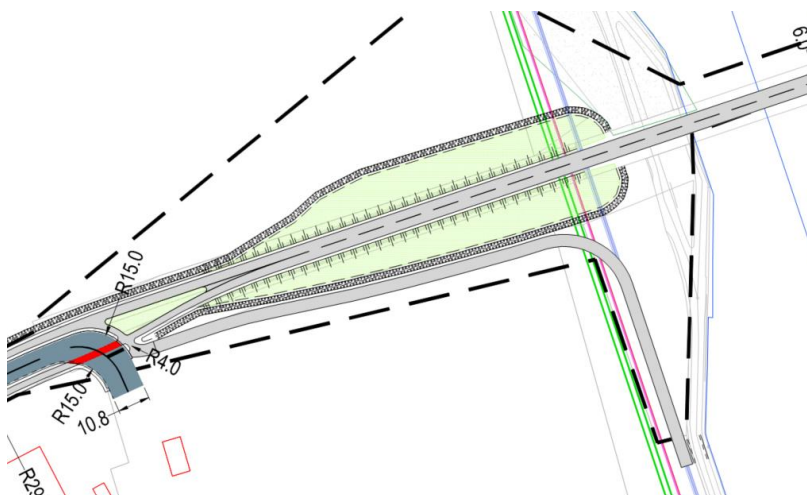
De fietssnelweg wordt in alle alternatieven aan de buitenzijde (oostzijde) van de ontsluitingsweg gelegd. Zo is er een directe en conflictvrije aantakking op de fietssnelweg van het Kolenspoor mogelijk. De fietssnelweg heeft een breedte van 4,00 m.

In alle alternatieven blijven de huidige jaagpaden aan beide zijden van het Albertkanaal behouden. De ontsluitingsweg wordt, zowel aan de oost- als westzijde, naast het jaagpad gelegd.



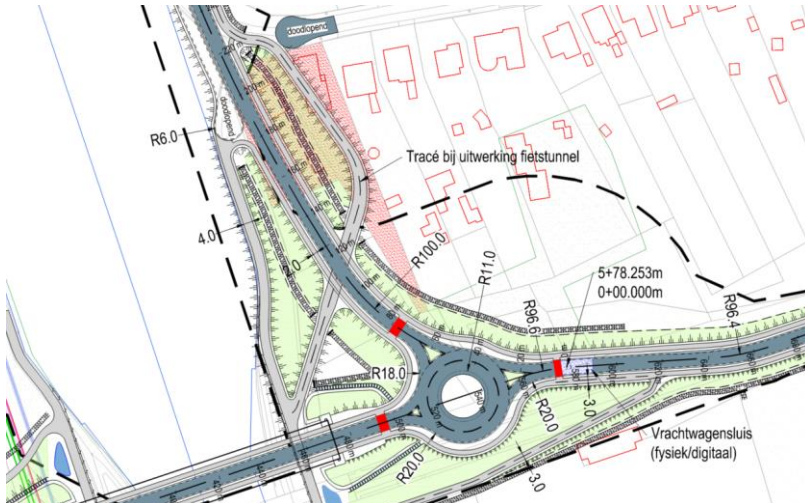
Figuur 7-3: Vrachtwagensluis t.h.v. ontsluitingsweg (uit alternatief 1)

In alle alternatieven wordt een indicatie gegeven waar een vrachtwagensluis op de Westlaan aangelegd dient te worden. Deze studie doet geen uitspraak over de vorm van de sluis (fysiek/digitaal).



Figuur 7-4: Verbinding fietspad met westelijk jaagpad van Albertkanaal (uit alternatief 3A)

In alle alternatieven blijft de fietsverbinding tussen de Westlaan en het westelijk jaagpad behouden.

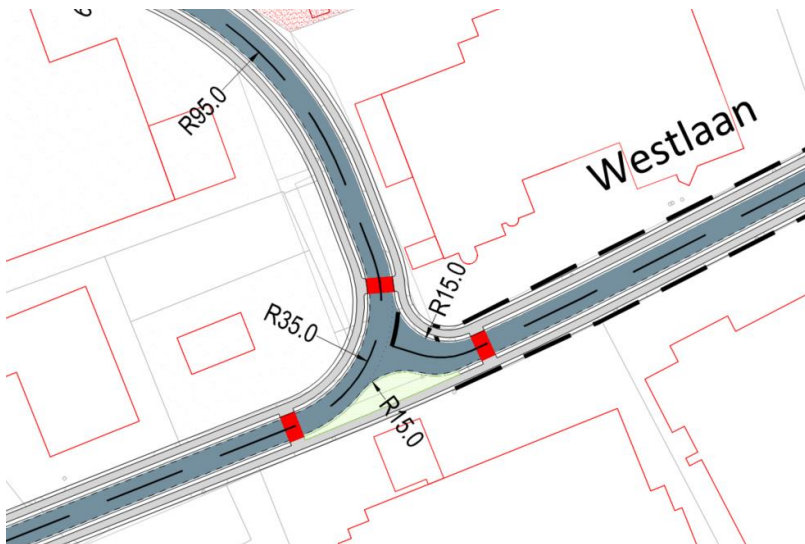


Figuur 7-5: Kruising van fietssnelweg in alternatief 1

In alternatief 1:

De fietssnelweg wordt t.h.v. de aantakking van de ontsluitingsweg op de Westlaan met een fietstunnel onder de ontsluitingsweg door geleid. Door een hogere wegcategorisering van de ontsluitingsweg is een gelijkvloerse kruising hier niet mogelijk. Hierdoor zal er bijkomend één woning onteigend moeten worden.

De rotonde die het kruispunt vormt tussen de Westlaan en de ontsluitingsweg dient meer oostwaarts gelegd te worden dan oorspronkelijk ingetekend door het ontwerp van de brug van Viversel.



Figuur 7-6: kruispunt Westlaan met Boterbosstraat (alle A-varianten)

In de alternatieven 2A, 3A, 4A, 5A en 6A wordt de bocht van de Boterbosstraat zo ingericht dat de connectie van Westlaan West en Boterbosstraat de belangrijkste verbinding wordt. Het oostelijke deel van de Westlaan dient voorrang te geven en wordt haaks aangetakt. Alternatief 6A volgt deze optimalisatie, omdat deze gebaseerd is op alternatief 2A.



Figuur 7-7: Aansluiting van Westlaan op de ontsluitingsweg in alternatieven 4A en 4B

In de alternatieven 4A en 4B wordt de aansluiting van de oostelijke Westlaan op de ontsluitingsweg georganiseerd in de helling van de brug. Zo loopt deze weg niet parallel. Daarbij wordt er ruimte ingenomen van het te realiseren industriegebied Insteekhaven Lummen. De fietssnelweg ligt aan zuidelijke rand van het talud van de brug.

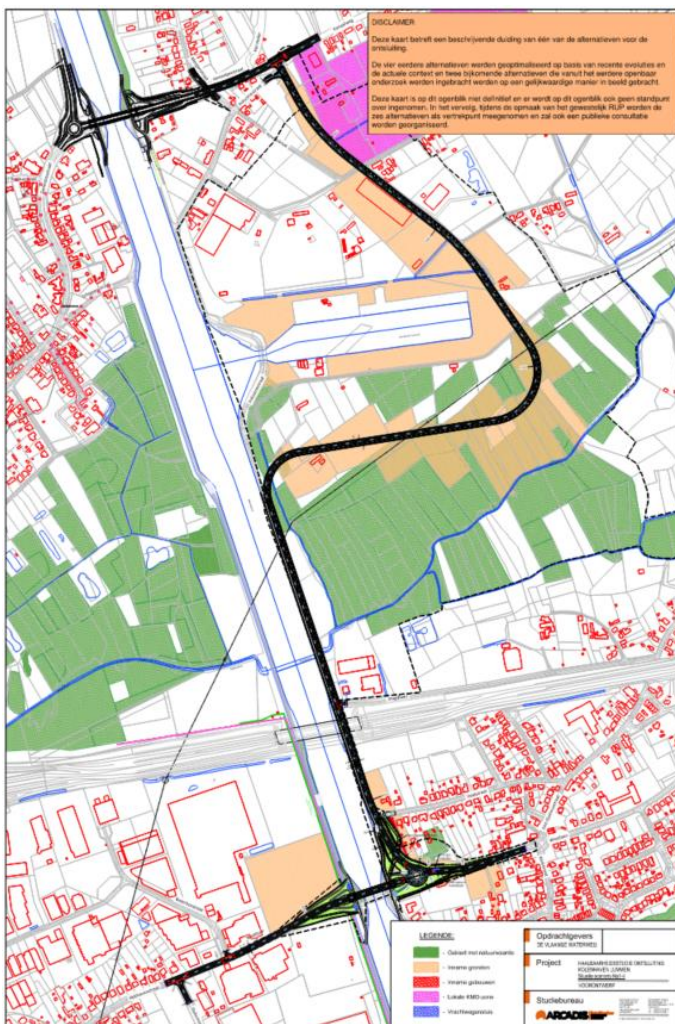
8 Beschrijving van de ontsluitingsalternatieven

Voor een gedetailleerd beeld van de ontsluitingsalternatieven wordt verwezen naar de plannen die bij deze nota gevoegd zijn. De figuren die in de beschrijving zijn opgenomen zijn verkleinde weergaven van deze plannen.

8.1 Alternatief 1

8.1.1 Beschrijving

In wat volgt wordt het tracé van het eerste ontsluitingsalternatief (afkomstig uit het GRUP) beschreven, vertrekkende in het zuiden (c.q. vanaf de aansluiting met de E313). Dit is reeds deels een beschrijving van het gemotoriseerd verkeer. De figuur hieronder visualiseert dit ontsluitingsalternatief.



Figuur 8-1: ontsluitingsalternatief 1

Net als in de huidige situatie verzorgen de Westlaan (ten westen van het Albertkanaal) en de Dellestraat de ontsluiting naar het op- en afrittencomplex 26bis van de E313. De nieuwe ontsluitingsweg sluit vanaf het kruispunt van de Dellestraat en de Westlaan aan op het bestaande wegennet.

Net ten oosten van het Albertkanaal wordt ter hoogte van de brug van de Westlaan een rotonde (op hoogte) gerealiseerd om het verkeer te verdelen naar enerzijds Viversel via de Westlaan en anderzijds de industriezones Insteekhaven en Gestel via de nieuwe ontsluitingsweg. De ontsluitingsweg wordt parallel aan het Albertkanaal, naast het jaagpad², aangelegd. De ontsluitingsweg kruist de E314 ongelijkvloers. Ter hoogte van de Insteekhaven wordt de ontsluitingsweg oostelijk omgelegd om uiteindelijk aan te takken op de Kanaalweg/Genenbosstraat. Dit gebeurt net ten

² In alle alternatieven waar de ontsluitingsweg parallel loopt met de oostelijke oever wordt een jaagpad (breedte 4,00 m) behouden met daarnaast de ontsluitingsweg en de fietssnelweg F5.

westen van de bestaande middenberm. Het industrieverkeer van en naar Gestel dient deels gebruik te maken van de Genenbosstraat/Kanaalweg om de nieuwe ontsluitingsweg te bereiken.

In dit alternatief worden de bruggen over het Albertkanaal op hun huidige of de in het project van de verhoging van de bruggen opgenomen locatie, voorzien. De bruggen over het Albertkanaal, m.u.v. deze van de E314 worden door alle modi gebruikt.

Fietsers en voetgangers

In de bestaande toestand ligt het bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk en de fietssnelweg (F5) aan de oostzijde van het Albertkanaal, en wordt er gebruik gemaakt van de brug over de Insteekhaven. Dit zal in de toekomst niet langer mogelijk zijn omdat de brug over de insteekhaven zal verdwijnen.³ Naast de nieuwe ontsluitingsweg rond de insteekhaven wordt een vrijliggend tweerichtingsfietspad gerealiseerd dat zowel dienstdoet voor functionele als recreatieve fietsverplaatsingen. Ter hoogte van de brug Westlaan wordt de fietssnelweg hiernaartoe geleid via een tunnel onder de helling van de ontsluitingsweg. In de oostelijke hoek van de Insteekhaven is er een aantakking naar de fietssnelweg op het Kolenspoor (F752). Ten noorden van de Insteekhaven wordt de fietser terug naar het Albertkanaal geleid via de Genenbosstraat. De huidige middenberm kan aangepast worden om de oversteek mogelijk te maken.

Lokaal fietsverkeer tussen Viversel en Rekhoven kan gebruik maken van de Westlaan en brug over het Albertkanaal die voorzien zijn van vrijliggende fietspaden aan beide zijden.

Openbaar vervoer

De routing van het openbaar vervoer in de Genenbosstraat - Kanaalweg en de Rekhovenstraat – Westlaan zal niet gewijzigd worden.

Zwaar verkeer

De Westlaan wordt voorzien van een vrachtwagensluis (fysiek en/of digitaal) om de dorpskern van Viversel te ontlasten van zwaar vervoer cf. De huidige situatie. Daarenboven wordt voorgesteld om de Veldstraat ter hoogte van de aantakking op de Industriestraat te knippen voor gemotoriseerd verkeer. Deze maatregel moet sluipverkeer doorheen de woonzone Viversel voorkomen, en komt de verkeersleefbaarheid en –veiligheid ten goede.

8.1.2 Knelpunten en aandachtspunten

In dit ontsluitingsalternatief zijn er volgende aandachts- en knelpunten:

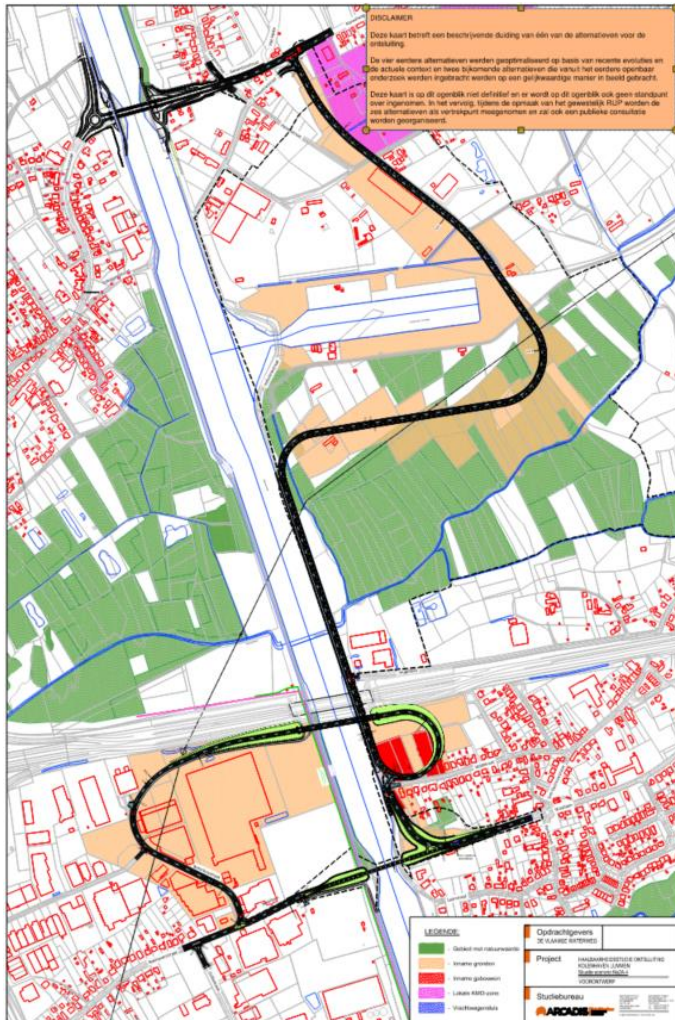
1. Om net ten oosten van het Albertkanaal een rotonde te realiseren voor de aantakking van de Industriestraat op de Westlaan moet het talud van de Westlaan richting brug uitgebreid worden, met een mogelijke (gedeeltelijke) inname van het nabijgelegen voetbalterrein tot gevolg. Bovendien moet ook rekening gehouden worden met de noodzakelijke verbreding van het Albertkanaal en het behoud van het jaagpad, waardoor de rotonde oostelijker komt te liggen.
2. Bij de aanleg van het talud van de ontsluitingsweg en fietstunnel dienen twee woningen in de Veldstraat onteigend te worden.

³ Het verwijderen van de brug over de ingang van de Insteekhaven geldt voor alle alternatieven.

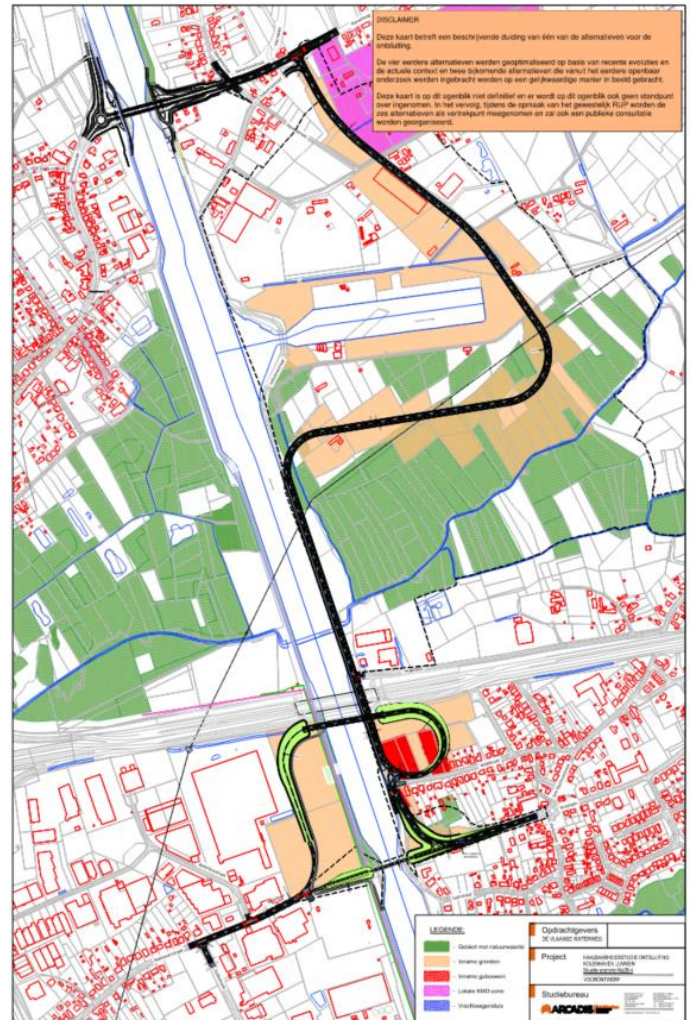
8.2 Alternatief 2

8.2.1 Beschrijving

In wat volgt wordt het tracé van het tweede ontsluitingsalternatief (afkomstig uit het GRUP) beschreven, vertrekkende in het zuiden (c.q. vanaf de aansluiting met de E313). Dit is reeds deels een beschrijving van het gemotoriseerd verkeer. De figuren hieronder visualiseren dit ontsluitingsalternatief dat zich opdeelt in variëte A en B.



Figuur 8-2: ontsluitingsalternatief 2A



Figuur 8-3: ontsluitingsalternatief 2B

Net als in de huidige situatie verzorgen de Westlaan (ten westen van het Albertkanaal) en Dellestraat de ontsluiting naar het nieuwe op- en afrittencomplex 26bis van de E313. De nieuwe ontsluitingsweg sluit vanaf het kruispunt van de Dellestraat en de Westlaan aan op het bestaande wegennet. Vanwege de te ontwikkelen watergebonden bedrijvigheid ten westen van het Albertkanaal (Dossche site), is het niet mogelijk om de ontsluitingsweg op de rand van het kanaal te realiseren. Er worden twee varianten (2A en 2B) voorgesteld:

- A. Het integreren van de Boterbosstraat in de nieuwe ontsluitingsstructuur. De Boterbosstraat is momenteel doodlopend en verzorgt de ontsluiting van het noordelijk gedeelte van het bedrijventerrein Zolder-Lummen (c.q. de bedrijvigheid tussen de Westlaan en de E314). Het kruispunt van de Boterbosstraat met de Westlaan wordt heringericht als een bocht. Op het punt waar de Boterbosstraat in de huidige situatie doodloopt wordt de ontsluitingsweg doorgetrokken zodat de weg parallel aan en ten zuiden van de E314 zal liggen. Hier wordt een nieuwe brug over het Albertkanaal gerealiseerd rekening houdende met opgelegde doorvaarhoogte en afstand t.o.v. de E314.
- B. Het realiseren van de nieuwe ontsluitingsweg net ten westen van en grenzend aan de buitenzijde van de ENA inbreidingszone Dossche, langs het Albertkanaal. De nieuwe ontsluitingsweg takt af van de Westlaan t.h.v. de Dossche-site en wordt zo dicht mogelijk tegen de westelijke perceelsgrens van de Dossche-site gelegd rekening houdende met de noodzakelijke boogstralen. Het tracé loopt parallel aan

en net ten zuiden van de E314 tot aan het Albertkanaal. Hier wordt een nieuwe brug over het Albertkanaal gerealiseerd rekening houdende met opgelegde doorvaarhoogte en afstand t.o.v. de E314.

Aan de oostelijke zijde van het Albertkanaal daalt de nieuwe ontsluitingsweg in een lus (van 360°) tot op maaiveldniveau. De ontsluitingsweg kruist de E314 via een onderdoorgang.

Vervolgens wordt de weg in noordelijke richting parallel aan het Albertkanaal naast het jaagpad doorgetrokken tot aan het industrieterrein "Insteekhaven". Ter hoogte van Insteekhaven wordt de ontsluitingsweg omgelegd via het oosten om uiteindelijk aan te takken op de Kanaalweg/Genenbosstraat. Dit gebeurt net ten westen van de bestaande middenberm. Het industrieverkeer van en naar Gestel dient dus deels gebruik te maken van de bestaande Genenbosstraat / Kanaalweg om de nieuwe ontsluitingsweg te bereiken.

In dit alternatief wordt de brug Westlaan niet gebruikt voor gemotoriseerd verkeer. Alle gemotoriseerd verkeer, ook lokaal autoverkeer tussen Viversel en Lummen, maakt gebruik van de in alternatief 2 voorziene brug net ten zuiden van de E314. De lokale ontsluiting verloopt via een aantakking van de Westlaan op de Industriestraat. Deze weg ligt in helling omwille van de aansluiting op de fiets- en voetgangersbrug. De aantakking op de ontsluitingsweg wordt op maaiveldniveau gerealiseerd t.h.v. de Veldstraat.

Fietsers en voetgangers

De Westlaan en Rekhovenstraat maken deel uit van zowel het bovenlokale functionele en recreatieve fietsroutenetwerk en de brug Westlaan is op lokaal niveau erg belangrijk voor fietsers en voetgangers. Het verschuiven van het netwerk naar de nieuwe brug net ten zuiden van de E314 impliceert een omrij- en omloopafstand voor de duurzame actieve modi. De brug in het tracé van de Westlaan wordt bestemd als een fiets- en voetgangersbrug. Vanaf de brug wordt, aan oostelijke zijde van het Albertkanaal, via enkelrichtingsfietspaden langs de Westlaan aangetakt op de fietssnelweg. Ter hoogte van de Veldstraat wordt een fietsoversteek voorzien.

In de bestaande toestand ligt het bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk en de fietssnelweg (F5) aan de oostzijde van het Albertkanaal. Naast de nieuwe ontsluitingsweg rondom de Insteekhaven wordt een vrijliggend tweerichtingsfietspad gerealiseerd dat zowel dienstdoet voor functionele en recreatieve fietsverplaatsingen. De fietssnelweg wordt hierop aangesloten via een gelijkvloerse kruising van de ontsluitingsweg. Ter hoogte van het Insteekhaven is er een aantakking naar de fietssnelweg op het Kolenspoor (F752). Ten noorden van de Insteekhaven wordt de fietser terug naar het Albertkanaal geleid via de Genenbosstraat. De huidige middenberm kan aangepast worden om de oversteek mogelijk te maken.

Omwille van de watergebonden invulling van de Dossche-site wordt er voor het fietsverkeer dat zich op het westelijke jaagpad bevindt een alternatief aangeboden. In alternatief 2A zal de Boterbosstraat uitgerust worden met enkelrichtingsfietspaden die overgaan naar een dubbelrichtingsfietspad in de rand van de ontsluitingsweg om in noordelijke richting aan te sluiten op het jaagpad. In alternatief 2B wordt een dubbelrichtingsfietspad in de rand van de ontsluitingsweg aangelegd vanaf de Westlaan om in noordelijke richting aan te sluiten op het jaagpad.

Openbaar vervoer

De routing van het openbaar vervoer in de Genenbosstraat zal niet gewijzigd worden. De toekomstige route over de Westlaan dient via de ontsluitingsweg en de aftakking van de Westlaan te rijden.

Zwaar verkeer

Het wegnemen van de brug Westlaan uit de auto- en vrachtcirculatie biedt minder aanleiding op doorgaand zwaar vervoer via Viversel, met uiteraard positieve gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en –veiligheid. Daarbij wordt de Westlaan voorzien van een vrachtwagensluis (fysiek en/of digitaal) om de dorpskern van Viversel te ontlasten van zwaar vervoer cf. De huidige situatie. Ook wordt voorgesteld om de Veldstraat ter hoogte van de aantakking op de Industriestraat te knippen voor gemotoriseerd verkeer. Deze maatregel moet sluipverkeer doorheen de woonzone Viversel voorkomen, en komt de verkeersleefbaarheid en –veiligheid ten goede.

8.2.2 Knelpunten en aandachtspunten

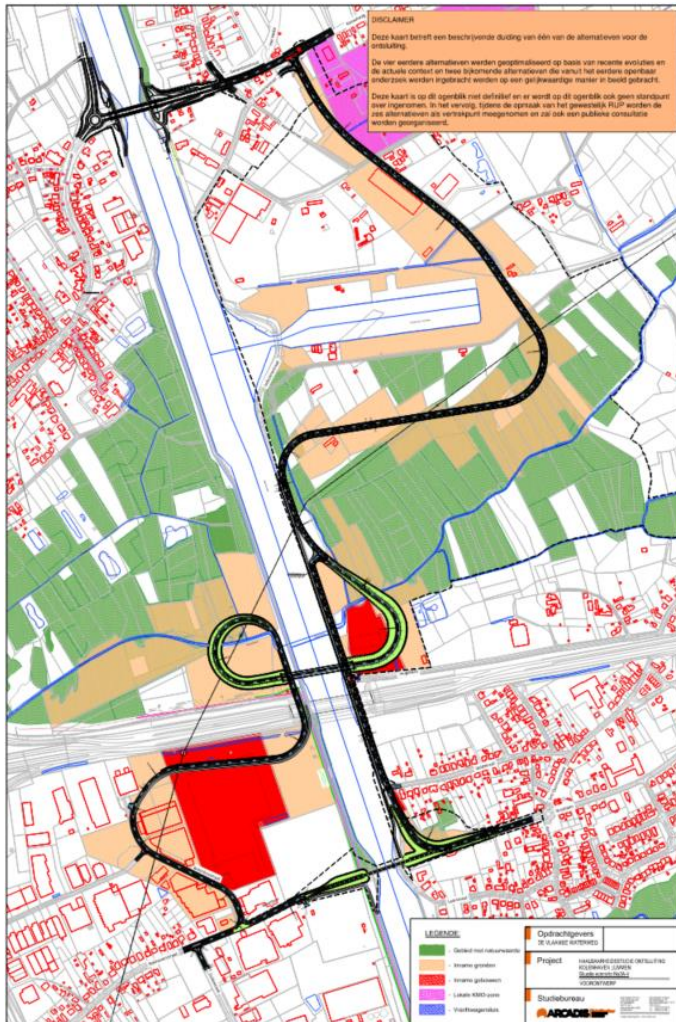
In dit ontsluitingsalternatief zijn er volgende aandachts- en knelpunten:

1. Indien de Boterbosstraat deel uitmaakt van de nieuwe ontsluitingsweg, dienen er minimaal kwaliteitsvolle fietspaden aangelegd te worden in de rand ontsluitingsweg. De fietsinfrastructuur onder de vorm van een dubbelrichtingsfietspad wordt parallel aan de ontsluitingsweg doorgetrokken tot aan het jaagpad.
2. Indien de Boterbosstraat deel uitmaakt van de nieuwe ontsluitingsweg, impliceert dit een herwerkte aansluiting tussen de Boterbosstraat en de Westlaan waarbij wordt uitgegaan van een voorrangssituatie op het tracé van de ontsluitingsweg.
3. Het bedrijf "Verbiest" is gebouwd in het verlengde van de Boterbosstraat, tegen de E314. Om via de Boterbosstraat tot aan de E314 te komen, moet gebruik gemaakt worden van het langsliggend parkeerterrein (onteigening). Hetzelfde geldt voor de parkeerterreinen van Aldi, dat gedeeltelijk onteigend zal moeten worden.
4. De vroegere Dossche-site is in het ENA opgenomen als inbreidingszone. Gelet op de ligging langs het kanaal, is vooropgesteld dat het om watergebonden bedrijvigheid moet gaan. Het realiseren van de nieuwe ontsluitingsweg op de inbreidingszone Dossche en het winnen van hoogte voor een nieuwe brug over het Albertkanaal betekent ruimteverlies.
5. Ten oosten van het Albertkanaal moet de nieuwe ontsluitingsweg terug tot op maaiveldniveau gebracht worden. Het voetbalterrein en vier woningen, plus één vrijliggend perceel, moeten hiervoor onteigend worden.
6. Bij de aanleg van het talud van de aantakking van de Westlaan dient één woning in de Veldstraat onteigend te worden.
7. Aan de voet van de helling van de ontsluitingsweg (kant Veldstraat) dient aandacht besteed te worden aan de oversteek van de fietssnelweg.

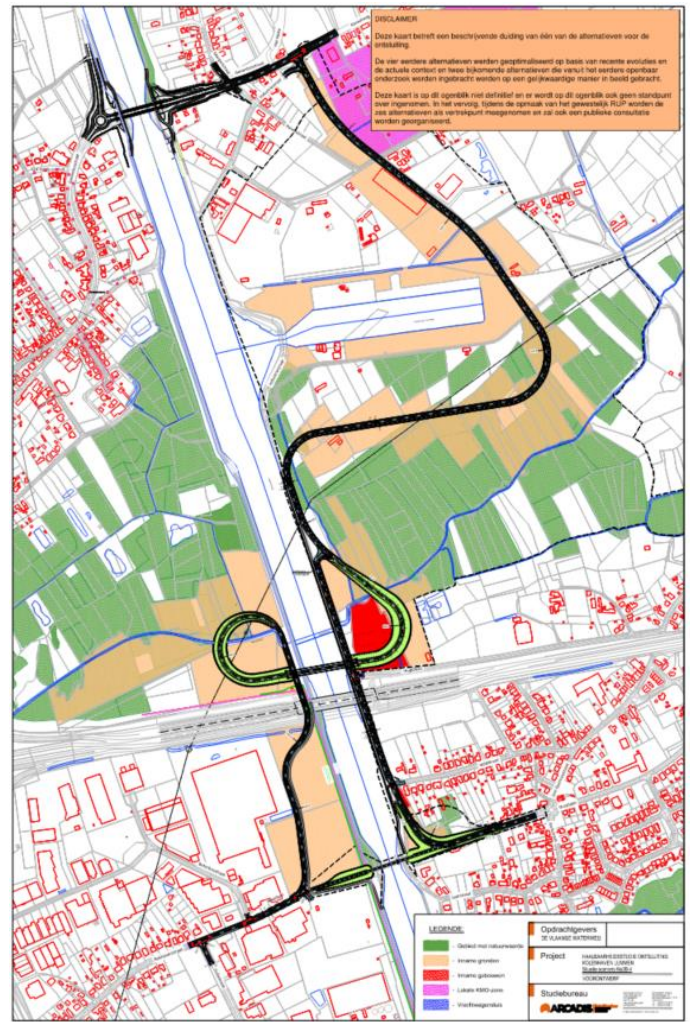
8.3 Alternatief 3

8.3.1 Beschrijving

In wat volgt wordt het tracé van het derde ontsluitingsalternatief (afkomstig uit het GRUP) beschreven, vertrekkende in het zuiden (c.q. vanaf de aansluiting met de E313). Dit is reeds deels een beschrijving van het gemotoriseerd verkeer. De figuren hieronder visualiseren dit ontsluitingsalternatief dat zich opdeelt in variante A en B.



Figuur 8-4: ontsluitingsalternatief 3A



Figuur 8-5: ontsluitingsalternatief 3B

Net als in de huidige situatie verzorgen de Westlaan (ten westen van het Albertkanaal) en Dellestraat de ontsluiting naar het nieuwe op- en afrittencomplex 26bis van de E313. De nieuwe ontsluitingsweg sluit vanaf het kruispunt van de Dellestraat en de Westlaan aan op het bestaande wegennet. Vanwege de te ontwikkelen watergebonden bedrijvigheid ten westen van het Albertkanaal (Dossche site), is het niet mogelijk om de ontsluitingsweg op de rand van het kanaal te realiseren. Daarom worden er twee varianten (3A en 3B) voorgelegd:

- A. Het integreren van de Boterbosstraat in de nieuwe ontsluitingsstructuur. De Boterbosstraat is momenteel doodlopend en verzorgt de ontsluiting van het noordelijk gedeelte van het bedrijventerrein Zolder-Lummen (c.q. de bedrijvigheid tussen de Westlaan en de E314). Het kruispunt van de Boterbosstraat met de Westlaan wordt heringericht als een bocht. Op het punt waar de Boterbosstraat in de huidige situatie doodloopt wordt de ontsluitingsweg doorgetrokken zodat de weg parallel aan en ten zuiden van de E314 zal liggen. De ontsluitingsweg buigt vervolgens noordwaarts af om de E314 ongelijkvloers te kruisen.
- B. Het realiseren van de nieuwe ontsluitingsweg net ten westen van en grenzend aan de ENA inbreidingszone Dossche, langs het Albertkanaal. De nieuwe ontsluitingsweg takt af van de Westlaan t.h.v. de Dossche-site en wordt zo dicht mogelijk tegen de westelijke perceelsgrens van de Dossche-site gelegd rekening houdende met de noodzakelijke boogstralen. De ontsluitingsweg wordt doorgetrokken in de richting van de E314 om de E314 ongelijkvloers te kruisen.

Vanaf de ongelijkvloerse kruising ten westen van het kanaal wordt ten noorden van de E314 een nieuwe brug over het Albertkanaal gerealiseerd rekening houdende met de opgelegde doorvaarhoogte en afstand t.o.v. de E314. Het hoogteverschil wordt aan beide zijden van het kanaal gerealiseerd door een lus (van 360°).

Ten oosten van het Albertkanaal daalt de ontsluitingsweg tot op maaiveldniveau. De Industriestraat sluit ten noorden van de Mangelbeek aan op de ontsluitingsweg. Vervolgens wordt de weg in noordelijke richting parallel aan het Albertkanaal naast het jaagpad doorgetrokken tot aan het industrieterrein Insteekhaven. Ter hoogte van het industrieterrein Insteekhaven wordt de ontsluitingsweg omgelegd via het oosten om uiteindelijk aan te takken op de Kanaalweg/Genenbosstraat. Dit gebeurt net ten westen van de bestaande middenberm. Het industrieverkeer van en naar Gestel dient deels gebruik te maken van de Genenbosstraat/Kanaalweg om de nieuwe ontsluitingsweg te bereiken.

In dit alternatief wordt de brug Westlaan niet gebruikt voor gemotoriseerd verkeer. Alle gemotoriseerd verkeer, ook lokaal autoverkeer tussen Viversel en Lummen, maakt gebruik van de in alternatief 3 voorziene brug net ten noorden van de E314. De lokale ontsluiting verloopt via een aantakking van de Westlaan op de Industriestraat. Deze weg ligt in helling omwille van de aansluiting op de fiets- en voetgangersbrug. De aantakking op de ontsluitingsweg wordt op maaiveldniveau gerealiseerd ten noorden van de Mangelbeek.

Fietsers en voetgangers

De Westlaan en Rekhovenstraat maken deel uit van zowel het bovenlokale functionele en recreatieve fietsroutenetwerk en de brug Westlaan is op lokaal niveau erg belangrijk voor fietsers en voetgangers. Het verschuiven van het netwerk naar de nieuwe brug net ten noorden van de E314 impliceert een omrij- en omloopafstand voor de duurzame actieve modi. De brug in het tracé van de Westlaan wordt bestemd als een fiets- en voetgangersbrug. Vanaf de brug wordt, aan oostelijke zijde van het Albertkanaal, via enkelrichtingsfietspaden langs de Westlaan aangetakt op de fietssnelweg. Ter hoogte van de Veldstraat wordt een oversteek van de fietssnelweg voorzien.

In de bestaande toestand ligt het bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk en de fietssnelweg (F5) aan de oostzijde van het Albertkanaal. Naast de nieuwe ontsluitingsweg rondom de Insteekhaven wordt een vrijliggend tweerichtingsfietspad gerealiseerd dat zowel dienstdoet voor functionele en recreatieve fietsverplaatsingen. De fietssnelweg wordt hierop aangesloten via een gelijkvloerse kruising van de ontsluitingsweg. Ter hoogte van het Insteekhaven is er een aantakking naar de fietssnelweg op het Kolenspoor (F752). Ten noorden van de Insteekhaven wordt de fietser terug naar het Albertkanaal geleid via de Genenbosstraat. De huidige middenberm wordt aangepast om de oversteek te ondersteunen.

Omwille van de watergebonden invulling van de Dossche-site wordt er voor het fietsverkeer dat zich op het westelijke jaagpad bevindt een alternatief aangeboden. In alternatief 3A zal de Boterbosstraat uitgerust worden met enkelrichtingsfietspaden die overgaan naar een dubbelrichtingsfietspad in de rand van de ontsluitingsweg om in noordelijke richting aan te sluiten op het jaagpad. In alternatief 3B wordt een dubbelrichtingsfietspad in de rand van de ontsluitingsweg aangelegd vanaf de Westlaan om in noordelijke richting aan te sluiten op het jaagpad.

Openbaar vervoer

De routing van het openbaar vervoer in de Genenbosstraat zal niet gewijzigd worden. De toekomstige route over de Westlaan dient via de ontsluitingsweg en de aftakking van de Westlaan te rijden.

Zwaar verkeer

Het wegnemen van de brug Westlaan uit de auto- en vrachtcirculatie biedt minder aanleiding op doorgaand zwaar vervoer via Viversel, met uiteraard positieve gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en –veiligheid. Daarbij wordt de Industriestraat (net ten noorden van de aansluiting van de Jeugdlaan) voorzien van een vrachtwagensluis (fysiek en/of digitaal) om de dorpskern van Viversel te ontlasten van zwaar vervoer cf. De huidige situatie. Ook wordt voorgesteld om de Veldstraat ter hoogte van de aantakking op de Industriestraat te knippen voor gemotoriseerd verkeer. Deze maatregel moet sluipverkeer doorheen de woonzone Viversel voorkomen, en komt de verkeersleefbaarheid en –veiligheid ten goede.

8.3.2 Knelpunten en aandachtspunten

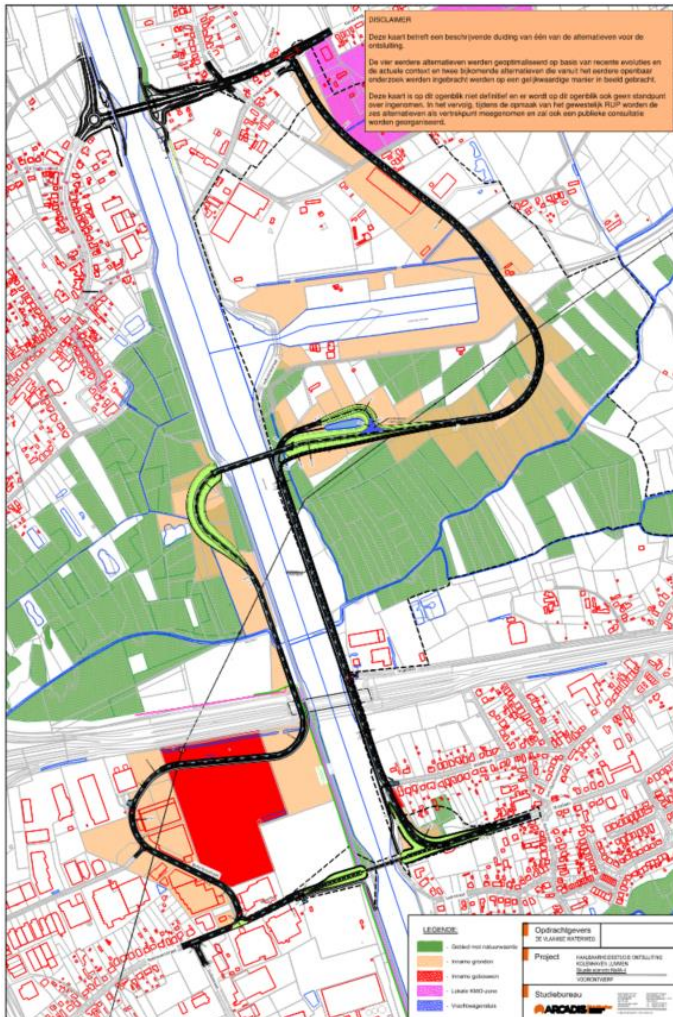
In dit alternatief zijn er een aantal aandachts- en knelpunten:

1. Indien de Boterbosstraat deel uitmaakt van de nieuwe ontsluitingsweg, dienen er minimaal kwaliteitsvolle fietspaden aangelegd te worden in de rand ontsluitingsweg. De fietsinfrastructuur onder de vorm van een dubbelrichtingsfietspad wordt parallel aan de ontsluitingsweg doorgetrokken tot aan het jaagpad.
2. Indien de Boterbosstraat deel zal uitmaken van de nieuwe ontsluitingsweg, impliceert dit een (bijkomende) scherpe bocht (Westlaan-Boterbosstraat). Toch is het de bedoeling om een zekere afwikkelingskwaliteit aan te bieden op de nieuwe ontsluitingsweg, waarbij het wenselijk is om bochten aan een snelheid van 50 km/h te kunnen nemen.
3. Het bedrijf "Verbiest" is gebouwd in het verlengde van de Boterbosstraat, tegen de E314. Om via de Boterbosstraat tot aan de E314 te komen, moet gebruik gemaakt worden van het langsliggend parkeerterrein (onteigening). Hetzelfde geldt voor de parkeerterreinen en gebouwen van Aldi, dat onteigend zal moeten worden.
4. De vroegere Dossche-site is in het ENA opgenomen als inbreidingszone. Gelet op de ligging langs het kanaal, is vooropgesteld dat het om watergebonden bedrijvigheid moet gaan. Het realiseren van de nieuwe ontsluitingsweg op de inbreidingszone Dossche betekent ruimteverlies.
5. In de noordwestelijke kwadrant van het Albertkanaal en de E314, waar hoogte moet gewonnen worden i.f.v. de nieuwe brug over het kanaal, is een gasdrukstation en een duiker / kopmuur van de Mangelbeek gelegen.
6. De lus voor de nieuwe brug in het noordwestelijke kwadrant bevindt zich in mogelijk en effectief overstromingsgevoelig gebied.
7. In de westelijke oever van het Albertkanaal zijn pijpleidingen gelegen. De aan te leggen infrastructuur dient hiermee rekening te houden.
8. In het noordoostelijk kwadrant van het Albertkanaal en de E314 moet de nieuwe ontsluitingsweg dalen tot op maaiveldniveau. Het bedrijf dient onteigend te worden om het talud mogelijk te maken.
9. Zowel ten oosten als ten westen van het Albertkanaal worden kunstwerken gerealiseerd in het waardevol natuurgebied van de Mangelbeekvallei.

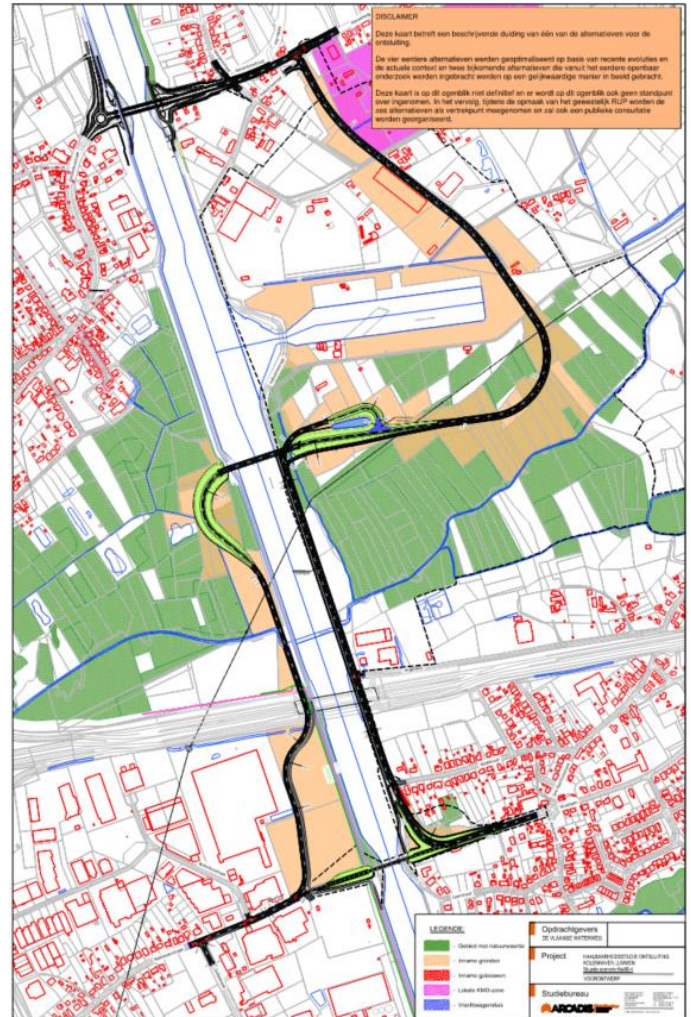
8.4 Alternatief 4

8.4.1 Beschrijving

In wat volgt wordt het tracé van het vierde ontsluitingsalternatief (afkomstig uit het GRUP) beschreven, vertrekkende in het zuiden (c.q. vanaf de aansluiting met de E313). Dit is reeds deels een beschrijving van het gemotoriseerd verkeer. De figuren hieronder visualiseren dit ontsluitingsalternatief dat zich opdeelt in variëte A en B.



Figuur 8-6: ontsluitingsalternatief 4A



Figuur 8-7: ontsluitingsalternatief 4B

Net als in de huidige situatie verzorgen de Westlaan (ten westen van het Albertkanaal) en Dellestraat de ontsluiting naar het nieuwe op- en afrittencomplex 26bis van de E313. De nieuwe ontsluitingsweg sluit vanaf het kruispunt van de Dellestraat en de Westlaan aan op het bestaande wegennet. Vanwege de te ontwikkelen watergebonden bedrijvigheid ten westen van het Albertkanaal (Dossche site), is het niet mogelijk om de ontsluitingsweg op de rand van het kanaal te realiseren. Daarom worden er twee varianten (4A en 4B) voorgelegd:

- A. Het integreren van de Boterbosstraat in de nieuwe ontsluitingsstructuur. De Boterbosstraat is momenteel doodlopend en verzorgt de ontsluiting van het noordelijk gedeelte van het bedrijventerrein Zolder-Lummen (c.q. de bedrijvigheid tussen de Westlaan en de E314). Het kruispunt van de Boterbosstraat met de Westlaan wordt heringericht als een bocht. Op het punt waar de Boterbosstraat in de huidige situatie doodloopt wordt de ontsluitingsweg doorgetrokken zodat de weg parallel aan en ten zuiden van de E314 zal liggen. De ontsluitingsweg buigt vervolgens noordwaarts af om de E314 ongelijkvloers te kruisen.
- B. Het realiseren van de nieuwe ontsluitingsweg net ten westen van en grenzend aan de ENA inbreidingszone Dossche, langs het Albertkanaal. De nieuwe ontsluitingsweg takt af van de Westlaan t.h.v. de Dossche-site en wordt zo dicht mogelijk tegen de westelijke perceelsgrens van de Dossche-site gelegd rekening houdende met de noodzakelijke boogstralen. De ontsluitingsweg wordt doorgetrokken in de richting van de E314 om de E314 ongelijkvloers te kruisen.

Vanaf de onderdoorgang van de E314 loopt de ontsluitingsweg parallel aan het kanaal (op 20 m vanaf de rand van het kanaal). De weg wordt doorgetrokken tot net ten zuiden van het industrieterrein "Insteekhaven" waar een nieuwe brug over het kanaal gebouwd wordt rekening houdende met opgelegde doorvaarhoogte en afstand t.o.v. de E314.

Ten oosten van het Albertkanaal daalt de nieuwe ontsluitingsweg tot op maaiveldniveau. De ontsluitingsweg volgt een tracé in oostelijke richting rond de Insteekhaven om uiteindelijk aan te takken op de Kanaalweg/Genenbosstraat. Dit gebeurt net ten westen van de bestaande middenberm. Het industrieverkeer van en naar Gestel dient deels gebruik te maken van de Genenbosstraat en Kanaalweg om de nieuwe ontsluitingsweg te bereiken.

In dit alternatief wordt de brug Westlaan niet gebruikt voor gemotoriseerd verkeer. Alle gemotoriseerd verkeer, ook lokaal autoverkeer tussen Viversel en Lummen, maakt gebruik van de in alternatief 4 voorziene brug net ten zuiden van de Insteekhaven.

De lokale ontsluiting verloopt via een aantakking van de Westlaan op de Industriestraat. Deze weg ligt in helling omwille van de aansluiting op de fiets- en voetgangersbrug. De aantakking op de ontsluitingsweg wordt op maaiveldniveau gerealiseerd ten zuiden van de Insteekhaven.

Fietsers en voetgangers

De Westlaan en Rekhovenstraat maken deel uit van zowel het bovenlokale functionele en recreatieve fietsroutenetwerk en de brug Westlaan is op lokaal niveau erg belangrijk voor fietsers en voetgangers. Het verschuiven van het netwerk naar de nieuwe brug net ten noorden van de E314 impliceert een omrij- en omloopafstand voor de duurzame actieve modi. De brug in het tracé van de Westlaan wordt bestemd als een fiets- en voetgangersbrug. Vanaf de brug wordt, aan oostelijke zijde van het Albertkanaal, via enkelrichtingsfietspaden langs de Westlaan aangetakt op de fietssnelweg. Ter hoogte van de Veldstraat wordt een oversteek van de fietssnelweg voorzien.

In de bestaande toestand ligt het bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk en de fietssnelweg (F5) aan de oostzijde van het Albertkanaal. Naast de nieuwe ontsluitingsweg rondom de Insteekhaven wordt een vrijliggend tweerichtingsfietspad gerealiseerd dat zowel dienstdoet voor functionele (F5) en recreatieve fietsverplaatsingen. Ter hoogte van het Insteekhaven is er een aantakking naar de fietssnelweg op het Kolenspoor (F752). Ten noorden van de Insteekhaven wordt de fietser terug naar het Albertkanaal geleid via de Genenbosstraat. De huidige middenberm wordt aangepast om de oversteek te ondersteunen.

Omwille van de watergebonden invulling van de Dossche-site wordt er voor het fietsverkeer dat zich op het westelijke jaagpad bevindt een alternatief aangeboden. In alternatief 4A zal de Boterbosstraat uitgerust worden met enkelrichtingsfietspaden die overgaan naar een dubbelrichtingsfietspad in de rand van de ontsluitingsweg om in noordelijke richting aan te sluiten op het jaagpad. In alternatief 4B wordt een dubbelrichtingsfietspad in de rand van de ontsluitingsweg aangelegd vanaf de Westlaan om in noordelijke richting aan te sluiten op het jaagpad.

Openbaar vervoer

De routing van het openbaar vervoer in de Genenbosstraat zal niet gewijzigd worden. De toekomstige route over de Westlaan dient via de ontsluitingsweg en de aftakking van de Westlaan te rijden.

Zwaar verkeer

Het wegnemen van de brug Westlaan uit de auto- en vrachtcirculatie biedt minder aanleiding op doorgaand zwaar vervoer via Viversel, met uiteraard positieve gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en –veiligheid. Daarbij wordt de Industriestraat (net ten noorden van de aansluiting van de Jeugdlaan) voorzien van een vrachtwagensluis (fysiek en/of digitaal) om de dorpskern van Viversel te ontlasten van zwaar vervoer cf. De huidige situatie. Ook wordt voorgesteld om de Veldstraat ter hoogte van de aantakking op de Industriestraat te knippen voor gemotoriseerd verkeer. Deze maatregel moet sluipverkeer doorheen de woonzone Viversel voorkomen, en komt de verkeersleefbaarheid en –veiligheid ten goede.

8.4.2 Knelpunten en aandachtspunten

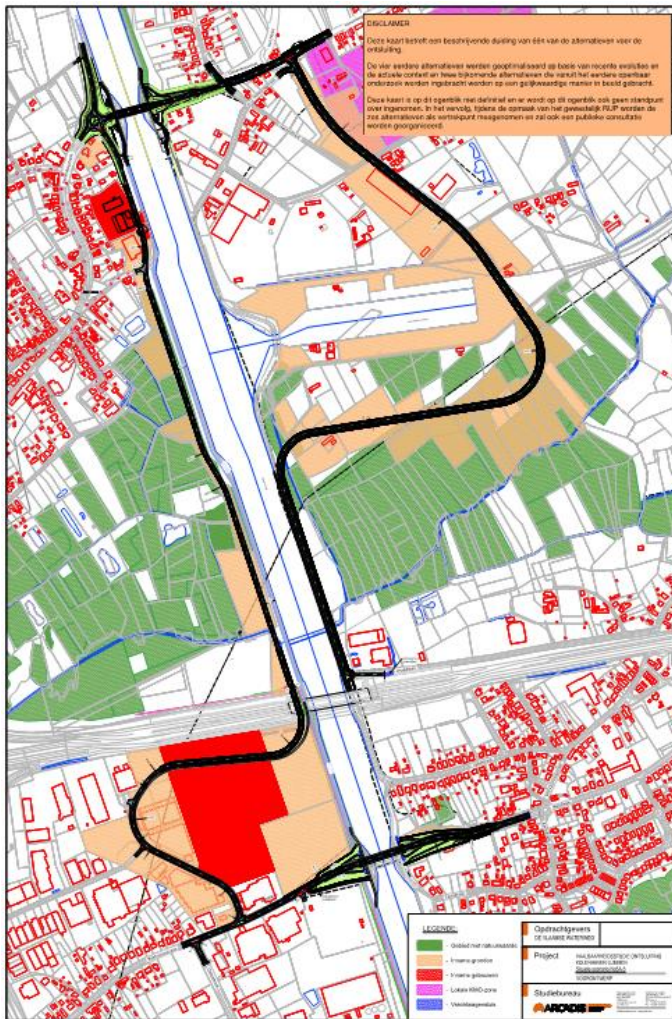
In dit alternatief zijn er een aantal aandachts- en knelpunten:

1. Indien de Boterbosstraat deel uitmaakt van de nieuwe ontsluitingsweg, dienen er minimaal kwaliteitsvolle fietspaden aangelegd te worden in de rand ontsluitingsweg. De fietsinfrastructuur onder de vorm van een dubbelrichtingsfietspad wordt parallel aan de ontsluitingsweg doorgetrokken tot aan het jaagpad.
2. Indien de Boterbosstraat deel zal uitmaken van de nieuwe ontsluitingsweg, impliceert dit een (bijkomende) scherpe bocht (Westlaan-Boterbosstraat). Toch is het de bedoeling om een zekere afwikkelingskwaliteit aan te bieden op de nieuwe ontsluitingsweg, waarbij het wenselijk is om bochten aan een snelheid van 50 km/h te kunnen nemen.
3. Het bedrijf "Verbiest" is gebouwd in het verlengde van de Boterbosstraat, tegen de E314. Om via de Boterbosstraat tot aan de E314 te komen, moet gebruik gemaakt worden van het langsliggend parkeerterrein (onteigening). Hetzelfde geldt voor de parkeerterreinen en gebouwen van Aldi, dat onteigend zal moeten worden.
4. De vroegere Dossche-site is in het ENA opgenomen als inbreidingszone. Gelet op de ligging langs het kanaal, is vooropgesteld dat het om watergebonden bedrijvigheid moet gaan. Het realiseren van de nieuwe ontsluitingsweg op de inbreidingszone Dossche betekent ruimteverlies.
5. Een deel van de nieuwe ontsluitingsweg wordt ten westen van het Albertkanaal aangelegd, waarbij de voorgeschreven bouwvrije strook van 20 meter (vanaf de rand van het Albertkanaal) gerespecteerd wordt. De ontsluitingsweg op maaiveld en de helling naar de brug bevinden zich het waardevol natuurgebied van de Mangelbeekvallei.
6. De hellingsbanen naar de nieuwe brug en de aansluiting van de Industrierweg ten zuiden van de insteekhaven neemt ruimte in die in het geselecteerde inrichtingsvoorstel voor het Industrierrein Insteekhaven voor bedrijvigheid voorzien is.
7. In de westelijke oever van het Albertkanaal zijn pijpleidingen gelegen. De aan te leggen infrastructuur dient hiermee rekening te houden.

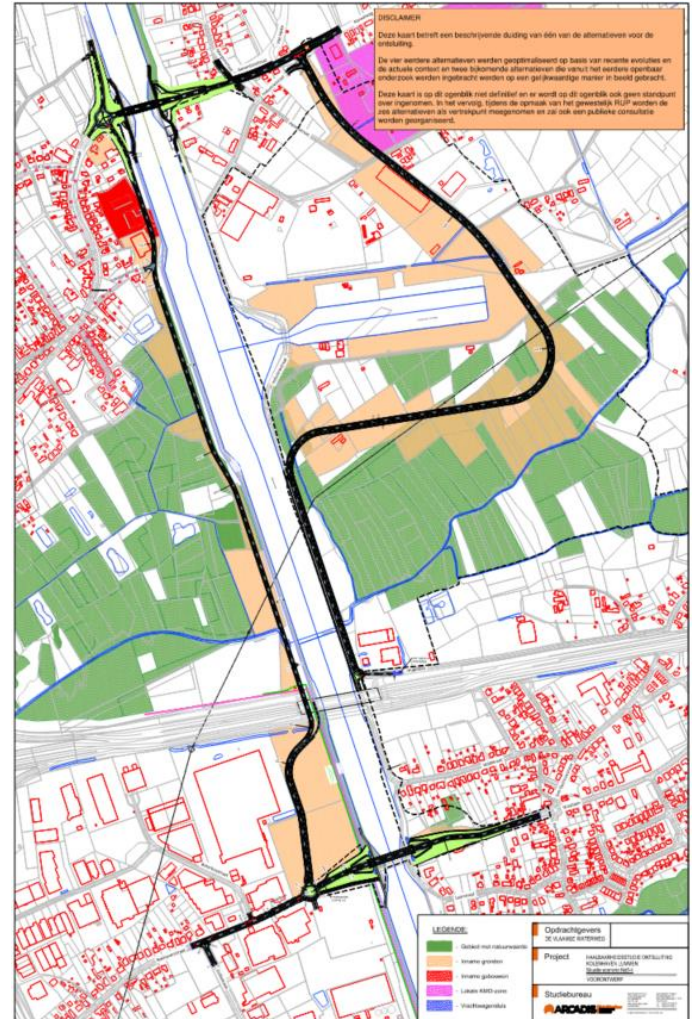
8.5 Alternatief 5

8.5.1 Beschrijving

In wat volgt wordt het tracé van het vijfde ontsluitingsalternatief (afkomstig uit het publieksmoment) beschreven, vertrekkende in het zuiden (c.q. vanaf de aansluiting met de E313). In dit alternatief wordt het verkeer met herkomst en bestemming Insteekhaven en Gestel via de westelijke oever van het Albertkanaal geleid. Omwille van de ligging van een bedrijf op de hoek van de Jeugdlaan en de Industriestraat dient op de oostelijke oever de ontsluitingsweg tot aan dit bedrijf aangelegd te worden. De figuren hieronder visualiseren dit ontsluitingsalternatief dat zich opdeelt in variante A en B.



Figuur 8-8: Ontsluitingsalternatief 5A



Figuur 8-9: ontsluitingsalternatief 5B

Net als in de huidige situatie verzorgen de Westlaan (ten westen van het Albertkanaal) en Dellestraat de ontsluiting naar het op- en afrittencomplex 26bis van de E313. De nieuwe ontsluitingsweg sluit vanaf het kruispunt van de Dellestraat en de Westlaan aan op het bestaande wegennet. Aan de voet van de helling van de brug Westlaan wordt een rotonde aangelegd waarop de ontsluitingsweg aantakt. Vanwege de te ontwikkelen watergebonden bedrijvigheid ten westen van het Albertkanaal (Dossche site), is het niet mogelijk om de ontsluitingsweg op de rand van het kanaal te realiseren. Daarom worden er twee varianten (5A en 5B) voorgelegd:

- A. Het integreren van de Boterbosstraat in de nieuwe ontsluitingsstructuur. De Boterbosstraat is momenteel doodlopend en verzorgt de ontsluiting van het noordelijk gedeelte van het bedrijventerrein Zolder-Lummen (c.q. de bedrijvigheid tussen de Westlaan en de E314). Het kruispunt van de Boterbosstraat met de Westlaan wordt heringericht als een bocht. Op het punt waar de Boterbosstraat in de huidige situatie doodloopt wordt de ontsluitingsweg doorgetrokken zodat de weg parallel aan en ten zuiden van de E314 zal liggen. De ontsluitingsweg buigt vervolgens noordwaarts af om de E314 ongelijkvloers te kruisen.

- B. Het realiseren van de nieuwe ontsluitingsweg net ten westen van en grenzend aan de ENA inbreidingszone Dossche, langs het Albertkanaal. De nieuwe ontsluitingsweg takt af van de Westlaan t.h.v. de Dossche-site en wordt zo dicht mogelijk tegen de westelijke perceelsgrens van de Dossche-site gelegd rekening houdende met de noodzakelijke boogstralen. De ontsluitingsweg wordt doorgetrokken in de richting van de E314 om de E314 ongelijkvloers te kruisen.

De ontsluitingsweg wordt in noordelijke richting parallel aan het Albertkanaal doorgetrokken tot aan de rotonde van de brug van Genenbos. Het industrieverkeer van en naar Gestel en de Insteekhaven verloopt via deze rotonde. Verkeer naar Gestel gaat verder noordwaarts terwijl verkeer naar de Insteekhaven oostwaarts gaat via de Genenbosstraat en de kanaalweg. T.h.v. de gemeentegrens sluit het oostelijk segment van de ontsluitingsweg aan op de Kanaalweg. Dit deel van de ontsluitingsweg is conform aan deze van alternatief 1 tot aan de Jeugdlaan waar het bedrijf DSSV ontsloten wordt.

In dit alternatief worden de bruggen over het Albertkanaal op hun huidige of de in het project van de verhoging van de bruggen opgenomen locatie, voorzien. De bruggen over het Albertkanaal, m.u.v. deze van de E314 worden door alle modi gebruikt.

Fietsers en Voetgangers

De Westlaan en Rekhovenstraat maken deel uit van zowel het bovenlokale functionele en recreatieve fietsrouten netwerk en de brug "Westlaan" is ook op lokaal niveau erg belangrijk voor fietsers en voetgangers. In het oostelijk talud wordt een verbinding met de fietssnelweg voorzien (cf. het goedgekeurde voorstel van de brugverhoging). De fietssnelweg volgt het jaagpad. T.h.v. de Jeugdlaan (waar de nieuwe ontsluitingsweg start) wordt een fietsoversteek voorzien zodat de fietssnelweg ten oosten van de ontsluitingsweg zal liggen. Ter hoogte van de Insteekhaven is er een aantakking op de fietssnelweg Kolenspoor (F752). Ten noorden van de Insteekhaven wordt de fietser terug naar het Albertkanaal geleid via de Genenbosstraat. De huidige middenberm wordt aangepast om de oversteek te ondersteunen.

Aan de westzijde van het Albertkanaal wordt vanaf de nieuwe rotonde op de Westlaan (waar de ontsluitingsweg aantakt) een dubbelrichtingsfietspad in de rand van de ontsluitingsweg aangelegd. Deze sluit verderop aan op het bestaande jaagpad.

Openbaar vervoer

De routing van het openbaar vervoer in de Genenbosstraat - Kanaalweg en de Rekhovenstraat – Westlaan zal niet gewijzigd worden.

Zwaar verkeer

De Westlaan wordt voorzien van een vrachtwagensluis (fysiek en/of digitaal) om de dorpskern van Viversel te ontlasten van zwaar vervoer cf. de huidige situatie.

Door op de Jeugdlaan een vrachtwagensluis te voorzien wordt het verkeer van en naar DSSV maximaal via de noordelijke route afgewikkeld.

8.5.2 Knelpunten en aandachtspunten

In dit alternatief zijn er een aantal aandachts- en knelpunten:

1. De vroegere Dossche-site is in het ENA opgenomen als inbreidingszone. Gelet op de ligging langs het kanaal, is vooropgesteld dat het om watergebonden bedrijvigheid moet gaan. Het realiseren van de nieuwe ontsluitingsweg op de inbreidingszone Dossche betekent ruimteverlies.
2. Een deel van de nieuwe ontsluitingsweg wordt ten westen van het Albertkanaal aangelegd, waarbij de voorgeschreven bouwvrije strook van 20 meter (vanaf de rand van het Albertkanaal) gerespecteerd wordt. De ontsluitingsweg op maaiveld en de helling naar de brug bevinden zich het waardevol natuurgebied van de Mangelbeekvallei.
3. Om de aanrijhelling van de ontsluitingsweg naar de rotonde van brug Genenbos mogelijk te maken dienen er twee gebouwen onteigend te worden.

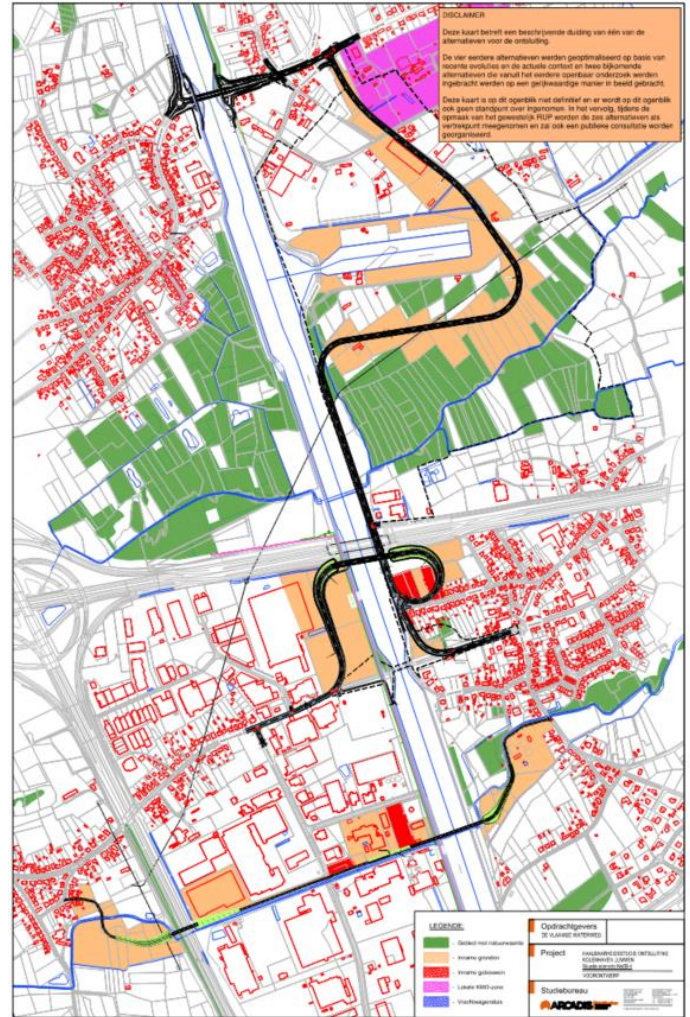
8.6 Alternatief 6

8.6.1 Beschrijving

In wat volgt wordt het tracé van het tweede ontsluitingsalternatief herhaald (zie hoofdstuk 8.2), vertrekkende in het zuiden (c.q. vanaf de aansluiting met de E313). Het alternatief is afkomstig uit het publieksmoment. Dit is reeds deels een beschrijving van het gemotoriseerd verkeer. De figuren hieronder visualiseren dit ontsluitingsalternatief dat zich opdeelt in variante A en B.



Figuur 8-10: ontsluitingsalternatief 6A



Figuur 8-11: ontsluitingsalternatief 6B

Net als in de huidige situatie verzorgen de Westlaan (ten westen van het Albertkanaal) en Dellestraat de ontsluiting naar het nieuwe op- en afrittencomplex 26bis van de E313. De nieuwe ontsluitingsweg sluit vanaf het kruispunt van de Dellestraat en de Westlaan aan op het bestaande wegennet. Vanwege de te ontwikkelen watergebonden bedrijvigheid ten westen van het Albertkanaal (Dossche site), is het niet mogelijk om de ontsluitingsweg op de rand van het kanaal te realiseren. Er worden twee varianten (6A en 6B) voorgelegd:

- A. Het integreren van de Boterbosstraat in de nieuwe ontsluitingsstructuur. De Boterbosstraat is momenteel doodlopend en verzorgt de ontsluiting van het noordelijk gedeelte van het bedrijventerrein Zolder-Lummen (c.q. de bedrijvigheid tussen de Westlaan en de E314). Het kruispunt van de Boterbosstraat met de Westlaan wordt heringericht als een bocht. Op het punt waar de Boterbosstraat in de huidige situatie doodloopt wordt de ontsluitingsweg doorgetrokken zodat de weg parallel aan en ten zuiden van de E314 zal liggen. Hier wordt een nieuwe brug over het Albertkanaal gerealiseerd rekening houdende met opgelegde doorvaarhoogte en afstand t.o.v. de E314.
- B. Het realiseren van de nieuwe ontsluitingsweg net ten westen van en grenzend aan de buitenzijde van de ENA inbreidingszone Dossche, langs het Albertkanaal. De nieuwe ontsluitingsweg takt af van de Westlaan t.h.v. de Dossche-site en wordt tegen zoveel mogelijk tegen de westelijke perceelsgrens van de

Dossche-site gelegd rekening houdende met de noodzakelijke boogstralen. Het tracé loopt parallel aan en net ten zuiden van de E314 tot aan het Albertkanaal. Hier wordt een nieuwe brug over het Albertkanaal gerealiseerd rekening houdende met opgelegde doorvaarhoogte en afstand t.o.v. de E314.

Aan de oostelijke zijde van het Albertkanaal daalt de nieuwe ontsluitingsweg in een lus (van 360°) tot op maaiveldniveau. De ontsluitingsweg kruist de E314 via een onderdoorgang.

Vervolgens wordt de weg in noordelijke richting parallel aan het Albertkanaal naast het jaagpad doorgetrokken tot aan het industrieterrein Insteekhaven. Ter hoogte van Insteekhaven wordt de ontsluitingsweg omgelegd via het oosten om uiteindelijk aan te takken op de Kanaalweg/Genenbosstraat. Dit gebeurt net ten westen van de bestaande middenberm. Het industrieverkeer van en naar Gestel dient dus deels gebruik te maken van de bestaande Genenbosstraat / Kanaalweg om de nieuwe ontsluitingsweg te bereiken.

In dit alternatief wordt de brug Westlaan niet gebruikt voor gemotoriseerd verkeer. Alle gemotoriseerd verkeer, ook lokaal autoverkeer tussen Viversel en Lummen, maakt gebruik van de in alternatief 2 voorziene brug net ten zuiden van de E314. De lokale ontsluiting verloopt via een aantakking van de Westlaan op de Industriestraat. Deze weg ligt in helling omwille van de aansluiting op de fiets- en voetgangersbrug. De aantakking op de ontsluitingsweg wordt op maaiveldniveau gerealiseerd t.h.v. de Veldstraat.

Fietsers en voetgangers

De Westlaan en Rekhovenstraat maken deel uit van zowel het bovenlokale functionele en recreatieve fietsrouten netwerk, en de brug "Westlaan" is ook op lokaal niveau erg belangrijk voor fietsers en voetgangers. Het verschuiven van de brug tot net ten zuiden van de E314 impliceert een zekere omrij- en omloopfactor voor de duurzame vervoersmodi. In dit alternatief zijn er twee fietsroutes voor het fietsverkeer dat zich verplaatst tussen Viversel en Rekhoven.

De noordelijke route maakt gebruik van de nieuwe brug in de rand van de E314. De brug Westlaan wordt daarbij niet behouden voor fietsers of voetgangers, noch voor autoverkeer en zal dus verdwijnen.

Omwille van de watergebonden invulling van de Dossche-site wordt er voor het fietsverkeer dat zich op het westelijke jaagpad bevindt een alternatief aangeboden. In alternatief 6A zal in het verlengde van de fietspaden in de Boterbosstraat een dubbelrichtingsfietspad naast het talud aangelegd worden dat aansluit op het jaagpad. In alternatief 6B wordt naast de enkelrichtingsfietspaden in de rand van de ontsluitingsweg een dubbelrichtingsfietspad aangelegd vanaf de Westlaan om in noordelijke richting aan te sluiten op het jaagpad.

De zuidelijke route volgt de Laambeekstraat (Lummen) en kruist de E314 met een fietsbrug. De fietsinfrastructuur wordt op de noordelijke oever van de Laambeek voorzien waarbij 5 m afstand t.o.v. de kruin van de oever gehouden wordt (erfdienstbaarheid i.f.v. onderhoud). De Dellestraat wordt gelijkvloers gekruist. Het Albertkanaal wordt gekruist met een fietsbrug waarna de Laambeek gevolgd wordt tot aan de Kerkstraat (Heusden-Zolder).

In de bestaande toestand ligt het bovenlokaal recreatief fietsrouten netwerk en de fietssnelweg (F5) aan de oostzijde van het Albertkanaal. Naast de nieuwe ontsluitingsweg rondom de Insteekhaven wordt een vrijliggend tweerichtingsfietspad gerealiseerd dat zowel dienst kan doen voor functionele verplaatsingen als voor recreatieve fietsverkeerverplaatsingen. De fietssnelweg wordt hierop aangesloten ver geleid via een gelijkvloerse kruising van de ontsluitingsweg aan het uiteinde van de helling van de nieuwe brug parallel aan de E314. Ter hoogte van de Insteekhaven is er een aantakking naar de fietssnelwegroute van op het Kolenspoor (F752). Ten noorden van de Insteekhaven wordt de fietser terug naar het Albertkanaal geleid via de Genenbosstraat. De huidige middenberm kan aangepast worden om de oversteek mogelijk te maken.

Openbaar vervoer

De routing van het openbaar vervoer in de Genenbosstraat zal niet gewijzigd worden. De toekomstige route over de Westlaan dient via de ontsluitingsweg en de aftakking van de Westlaan te rijden.

Zwaar verkeer

Het wegnemen van de brug Westlaan uit de circulatie voor gemotoriseerd verkeer biedt minder aanleiding op doorgaand zwaar vervoer via Viversel, met uiteraard positieve gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en –veiligheid. Daarbij wordt de Westlaan voorzien van een vrachtwagensluis (fysiek en/of digitaal) om de dorpskern van Viversel te ontlasten van zwaar vervoer cf. De huidige situatie. Ook wordt voorgesteld om de Veldstraat ter hoogte van de

aantakking op de Industriestraat te knippen voor gemotoriseerd verkeer. Deze maatregel moet sluipverkeer doorheen de woonzone Viversel voorkomen, en komt de verkeersleefbaarheid en –veiligheid ten goede.

8.6.2 Knelpunten en aandachtspunten

In dit alternatief zijn er een aantal aandachts- en knelpunten:

1. Indien de Boterbosstraat deel uitmaakt van de nieuwe ontsluitingsweg, dienen er minimaal kwaliteitsvolle fietspaden aangelegd te worden in de rand ontsluitingsweg. De fietsinfrastructuur onder de vorm van een dubbelrichtingsfietspad wordt parallel aan de ontsluitingsweg doorgetrokken tot aan het jaagpad.
2. Indien de Boterbosstraat deel uitmaakt van de nieuwe ontsluitingsweg, impliceert dit een herwerkte aansluiting tussen de Boterbosstraat en de Westlaan waarbij wordt uitgegaan van een voorrangssituatie op het tracé van de ontsluitingsweg.
3. Het bedrijf “Verbiest” is gebouwd in het verlengde van de Boterbosstraat, tegen de E314. Om via de Boterbosstraat tot aan de E314 te komen, moet gebruik gemaakt worden van het langsliggend parkeerterrein (onteigening). Hetzelfde geldt voor de parkeerterreinen van Aldi, dat gedeeltelijk onteigend zal moeten worden.
4. De vroegere Dossche-site is in het ENA opgenomen als inbreidingszone. Gelet op de ligging langs het kanaal, is vooropgesteld dat het om watergebonden bedrijvigheid moet gaan. Het realiseren van de nieuwe ontsluitingsweg op de inbreidingszone Dossche en het winnen van hoogte voor een nieuwe brug over het Albertkanaal betekent ruimteverlies.
5. Ten oosten van het Albertkanaal moet de nieuwe ontsluitingsweg terug tot op maaiveldniveau gebracht worden. Het voetbalterrein en vier woningen, plus één vrijliggend perceel, moeten hiervoor onteigend worden.
6. Aan het uiteinde van de brug over het Albertkanaal dient aandacht besteed te worden aan de verbinding van het fietspad naar de fietssnelweg.
7. De omgeving van de Laambeek op grondgebied Heusden-Zolder is overstromingsgevoelig gebied. T.o.v. de kruin van de Laambeek dient een erfdienstbaarheid van 5 m aanwezig te zijn. Onteigeningen zullen nodig zijn om der fietsinfrastructuur te realiseren.

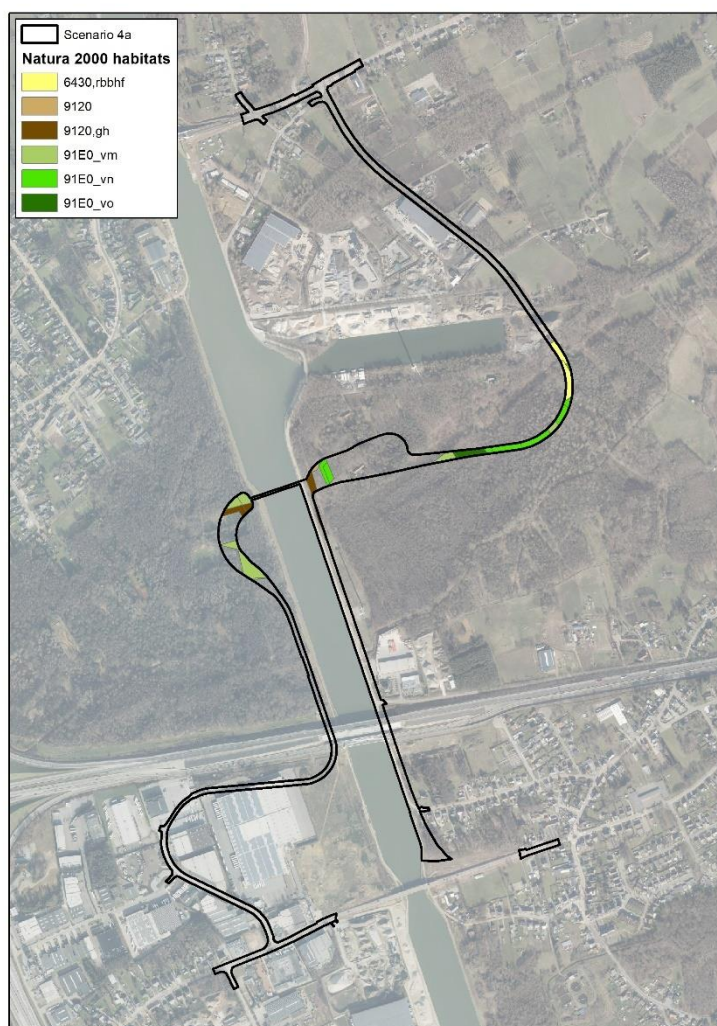
9 Beschrijvend kader

Aan deze nota is een overzichtstabel "Beschrijvend kader" toegevoegd. In het beschrijvend kader zijn voor elk ontsluitingsalternatief de kenmerken beschreven. Ofschoon het beschrijvend kader voor zich spreekt is het nodig om enkele kenmerken toe te lichten, meer bepaald hoe bepaalde cijfers zijn tot stand gekomen.

9.1 Inname gebieden met een biologische waarde

Voor het vergelijken van de ontsluitingsalternatieven wordt de impact van het alternatief op gebieden met een biologische waarde met een doorkijk naar de Natura 2000 habitattypen inzichtelijk gemaakt. Voor de meting is gebruik gemaakt van de dataset "Biologische Waarderingskaart en Natura 2000 Habitatkaart - toestand 2020" van het Instituut voor Natuur- en bosonderzoek.

Deze oefening is gedaan door het confronteren van de ontwerpen van de ontsluitingsvoorstellen met de digitale kaarten waarin de verschillende gebieden met een biologische waarde en Natura 2000 habitattypen zijn opgenomen. De gebieden met een biologische waarde zijn geen habitatrictlijngebied. Zij kunnen wel een feitelijk voorkomen van bepaalde habitattypen hebben, ongeacht of hun ligging binnen een speciaal beschermingszone of niet.



Figuur 9-1: voorbeeld voorstelling inname gebieden met biologische waarde

Inname van terrein met hoger beschreven kenmerken i.f.v. het bouwen van de brug in de Westlaan in het kader van het project van de verhoging van de bruggen Albertkanaal is niet opgenomen.

9.2 Verlies benutting Dossche site

Voor het berekenen van het verlies omwille van het niet kunnen benutten van de “volledige” site Dossche is als referentie de situatie na het bouwen van de verhoogde brug Westlaan aangenomen. Dit omdat het bouwen van de verhoogde brug Westlaan onderdeel is van het programma “verhogen bruggen Albertkanaal” en tegen 2023 gerealiseerd zal zijn.

De oppervlakte is bepaald a.d.h.v. kaartmateriaal dat aanwezig is in Geopunt en gaat uit van de beschikbare oppervlakte na realisatie van de verhoogde brug Westlaan.

beschikbare oppervlakte in m ²	
alternatief 1	67000
alternatief 2 A	61000
alternatief 2B	50000
alternatief 3A	56000
alternatief 3B	50000
alternatief 4A	56000
alternatief 4B	50000
Alternatief 5B	56000
alternatief 5B	48000
alternatief 6A	61000
alternatief 6B	50000

Er is voor het berekenen uitgegaan van een concessielooptijd van 27 jaar waarbij een kost van 4,81€/m²/jaar⁴ wordt gerekend. Deze kost wordt niet geïndexeerd want de andere kosten waarmee wordt opgeteld zijn verondersteld in de huidige situatie.

9.3 Berekening kostprijs infrastructuur

Voor het berekenen van de kostprijs zijn volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de infrastructuur die onderdeel is van bruggen over het Albertkanaal (talud, hellingen, landhoofden, brug, enz.) zijn niet opgenomen. Deze kosten zijn in een afzonderlijke raming opgenomen in de beschrijvende tabel in de lijn “geraamde kostprijs nieuwe bruggen Albertkanaal”
- infrastructurale ingrepen als gevolg van de aanleg van de ontsluitingsalternatieven, zoals bv. bufferbekken, grondopslag e.d. zijn niet in de raming opgenomen omdat deze in detail moeten worden berekend a.d.h.v. een technisch ontwerp wat niet de scope van deze opdracht is.

⁴ De tarieven zijn afkomstig van De Vlaamse Waterweg <https://www.vlaamsewaterweg.be/bedrijventerreinen>

9.4 Onteigeningskost

Voor de verschillende ontsluitingsalternatieven is een orde-grootte raming van de onteigeningskost opgemaakt. Voor het opstellen van de raming is gebruik gemaakt van de perceelsindeling zoals opgenomen in Geopunt Vlaanderen en volgens de bestemmingsaanduiding in het gewestplan.

Volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij het opstellen van de raming:

- De gronden en gebouwen met een economische bestemming (KMO of industrie) zijn niet opgenomen en zullen het onderwerp zijn van afzonderlijke schattingen
- De onteigeningskost voor de ontsluitingsinfrastructuur tussen de Genenbosstraat en de Jeugdlaan is niet opgenomen omdat deze gezien wordt als onderdeel van de realisatie van de economische zone rond de Insteekhaven en in de verschillende alternatieven niet onderscheidend is
- Volgende eenheidsprijzen zijn gehanteerd
 - Woongebied: 300 €/m²
 - Landbouwgebied: 8 €/m²
 - Natuurgebied: 3,5 €/m²
 - Woning: 285000 €/st⁵
- Wederbeleggingsvergoeding wordt op 24% gesteld en is als volgt samengesteld:
 - Wederbeleggingsvergoeding schijf 250000 – 312500 € = 14%
 - Onvoorzien kosten op de inname = 5%
 - Objectoverstijgende risico's = 5%

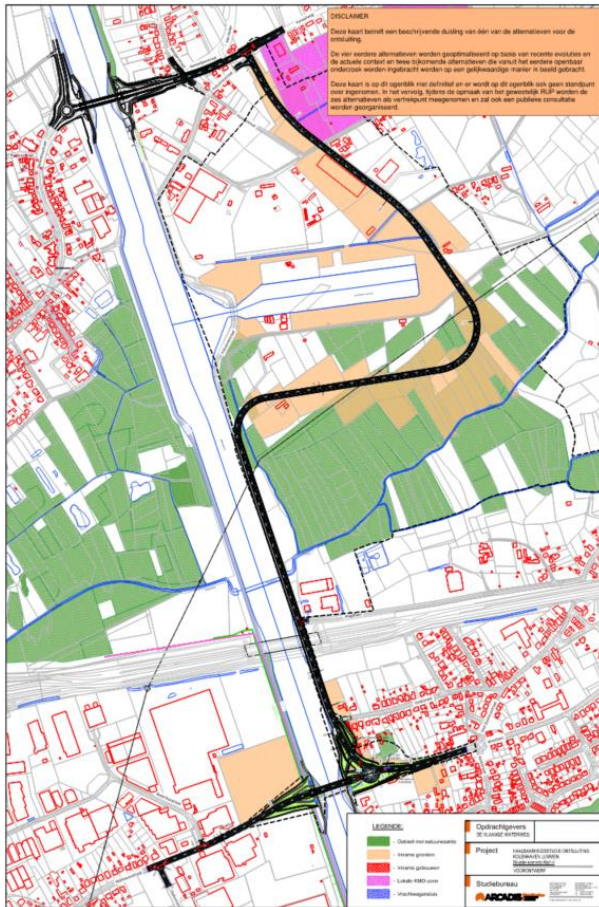
Onderstaande tabel geeft een overzicht van de berekende onteigeningskost volgens bovenstaande uitgangspunten.

overzicht onteigeningskost	
alternatief 1	€ 2.452.728,06
alternatief 2 A	€ 8.379.032,92
alternatief 2B	€ 8.379.032,92
alternatief 3A	€ 1.868.890,80
alternatief 3B	€ 1.868.890,80
alternatief 4A	€ 1.839.708,64
alternatief 4B	€ 1.839.708,64
Alternatief 5B	€ 77.078,40
alternatief 5B	€ 77.078,40
alternatief 6A	€ 8.466.543,44
alternatief 6B	€ 8.466.543,44

⁵ Inschatting kostprijs woning volgens Stat.be, waarde in Q3 2021

10 Synthese

10.1 Synthese ontsluitingsalternatief 1



In alternatief 1 is een ontsluitingsinfrastructuur, inclusief deze voor Viversel, voor auto en vrachtwagen nodig met een lengte van 3,36km. De verhoogde brug van de Westlaan wordt gebruikt door alle modi. Hierdoor zijn de af te leggen afstanden voor de fietser en de auto gelijk aan deze van vandaag. Voor de vrachtontsluiting (Insteekhaven en Gestel) biedt alternatief 1 een kortere route (factor 0,79) dan in de huidige situatie.

De fiets snelweg (F5) kruist de ontsluitingsweg ongelijkvloers.

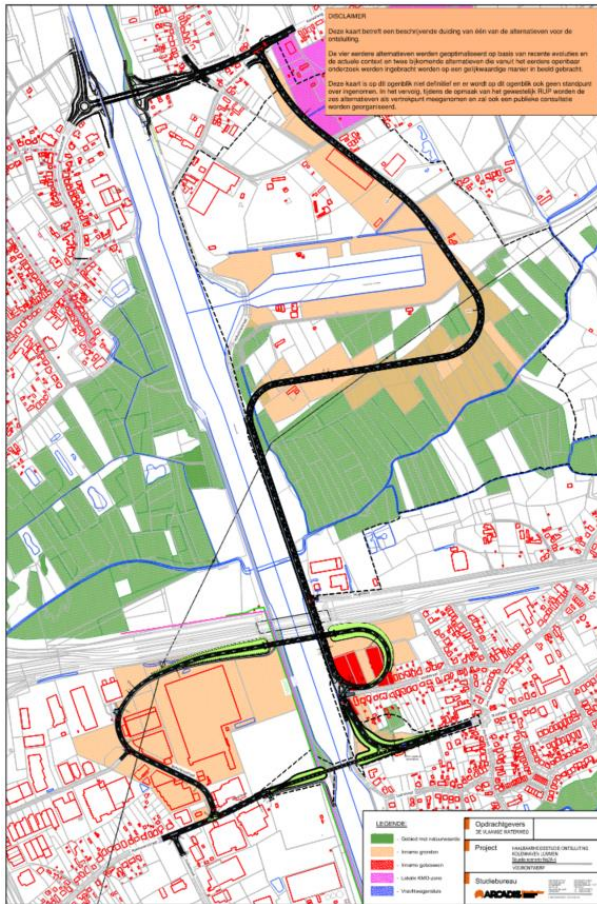
Het Dossche-terrein kan volledig benut worden zoals dat in 2023 zal beschikbaar zijn na het uitvoeren van de brugverhoging in de Westlaan.

Dit ontsluitingsalternatief gaat uit van 2 volledig te onteigen percelen incl. gebouwen en 2 percelen in woongebied waarvan enkel grond wordt onteigend. Er zijn geen onteigeningen voorzien van gronden of gebouwen met een economische functie (KMO of industrie).

De geraamde uitvoeringskost bedraagt 7,8 mio € excl. BTW.

10.2 Synthese ontsluitingsalternatief 2

10.2.1 Alternatief 2A



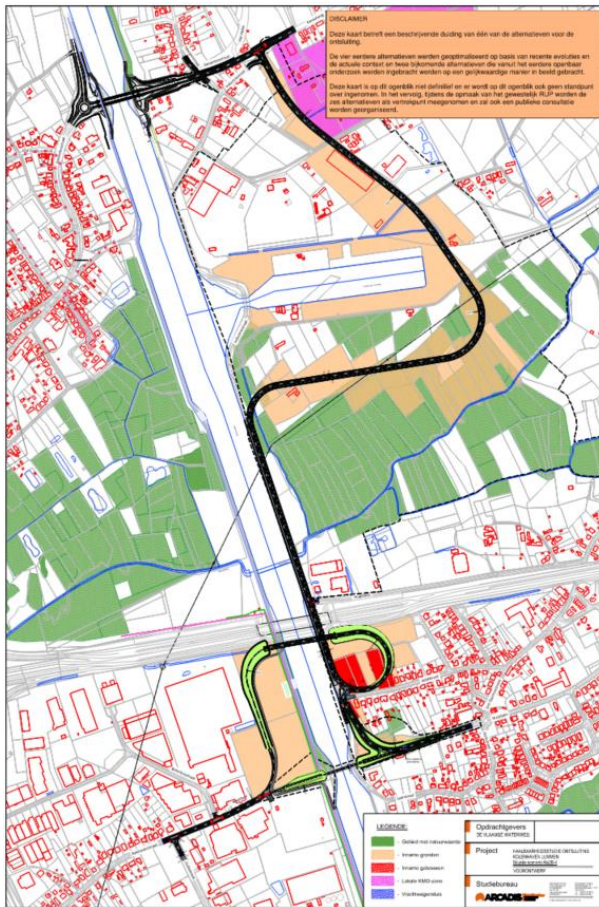
In alternatief 2A is een ontsluitingsinfrastructuur, inclusief deze voor Viversel, voor auto en vrachtwagen nodig met een lengte van 4,76km. De verhoogde brug van de Westlaan wordt ingeschakeld als fietsverbinding. Hierdoor zijn de af te leggen afstanden voor de fietser gelijk aan deze van vandaag. De afstanden voor de auto nemen sterk toe (factor 2,06) terwijl voor de vrachtontsluiting (Insteekhaven en Gestel) alternatief 2A quasi dezelfde afstand (factor 0,97) nodig heeft dan in de huidige situatie.

De fietssnelweg (F5) kruist de ontsluitingsweg gelijkvloers.

Het Dossche-terrein kan bijna volledig benut worden zoals dat in 2023 zal beschikbaar zijn na het uitvoeren van de brugverhoging in de Westlaan. Dit ontsluitingsalternatief gaat uit van 4 volledig te onteigen percelen incl. gebouwen en 3 percelen in woongebied waarvan enkel grond wordt onteigend. Gronden van 1 bedrijf zijn nodig om het ontsluitingsalternatief te realiseren en bij 2 andere bedrijven wordt de toegang gehypothekeerd. In de Boterbosstraat worden voortuinstroken aangesproken voor de realisatie van fietspaden.

De geraamde uitvoeringskost bedraagt 22,9 mio € excl. BTW.

10.2.2 Alternatief 2B



In alternatief 2B is een ontsluitingsinfrastructuur, inclusief deze voor Viversel, voor auto en vrachtwagen nodig met een lengte van 4,40km. De verhoogde brug van de Westlaan wordt ingeschakeld als fietsverbinding. Hierdoor zijn de af te leggen afstanden voor de fietser gelijk aan deze van vandaag. De afstanden voor de auto nemen sterk toe (factor 1,94) terwijl voor de vrachtontsluiting (Insteekhaven en Gestel) alternatief 2A quasi dezelfde afstand (factor 0,90) nodig heeft dan in de huidige situatie.

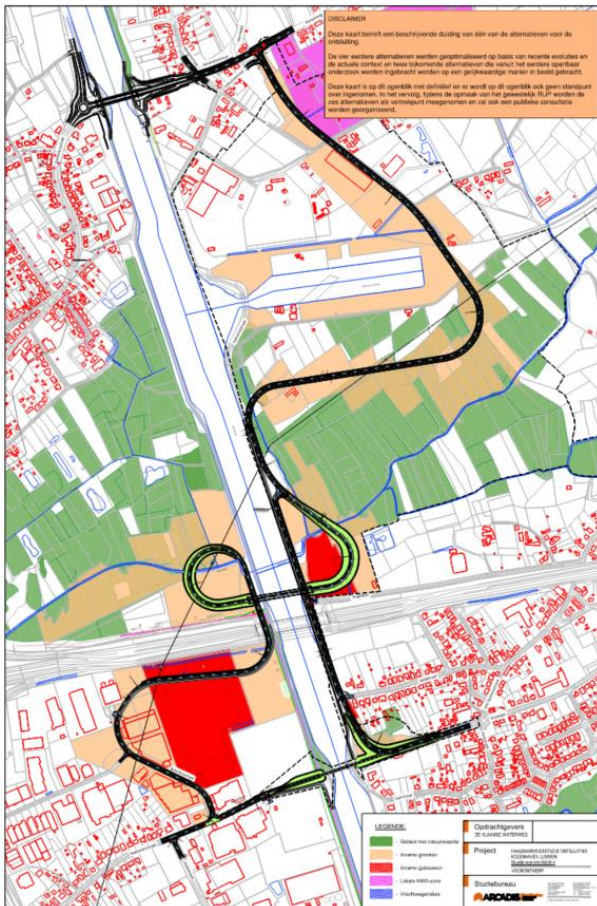
De fietsnelweg (F5) kruist de ontsluitingsweg gelijkvloers.

Het Dossche-terrein kan slechts ten dele benut worden zoals dat in 2023 zal beschikbaar zijn na het uitvoeren van de brugverhoging in de Westlaan. Dit ontsluitingsalternatief gaat uit van 4 volledig te onteigen percelen incl. gebouwen en 3 percelen in woongebied waarvan enkel grond wordt onteigend. Er zijn geen onteigeningen voorzien van gronden of gebouwen met een economische functie (KMO of industrie).

De geraamde uitvoeringskost bedraagt 23,9 mio € excl. BTW.

10.3 Synthese ontsluitingsalternatief 3

10.3.1 Alternatief 3A



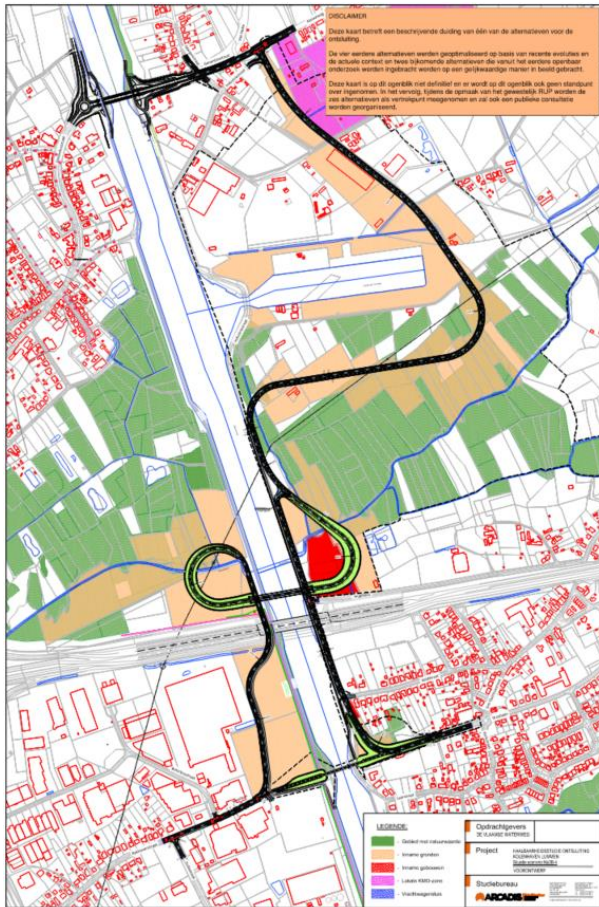
In alternatief 3A is een ontsluitingsinfrastructuur, inclusief deze voor Viversel, voor auto en vrachtwagen nodig met een lengte van 5,46km. De verhoogde brug van de Westlaan wordt ingeschakeld als fietsverbinding. Hierdoor zijn de af te leggen afstanden voor de fietser gelijk aan deze van vandaag. De afstanden voor de auto nemen zeer sterk toe (factor 3,8) terwijl voor de vrachtontsluiting (Insteekhaven en Gestel) alternatief 2A quasi dezelfde afstand (factor 1,01) nodig heeft dan in de huidige situatie.

De fietssnelweg (F5) kruist de ontsluitingsweg gelijkvloers.

Het Dossche-terrein kan bijna volledig benut worden zoals dat in 2023 zal beschikbaar zijn na het uitvoeren van de brugverhoging in de Westlaan. Dit ontsluitingsalternatief gaat uit van 1 volledig te onteigen perceel incl. gebouwen in woongebied. Gronden en bedrijfsgebouwen van 2 bedrijven zijn nodig om het ontsluitingsalternatief te realiseren en bij 1 bedrijf worden gronden ingenomen en de toegang gehypothekeerd.

De geraamde uitvoeringskost bedraagt 19,1 mio € excl. BTW.

10.3.2 Alternatief 3B



In alternatief 3B is een ontsluitingsinfrastructuur, inclusief deze voor Viversel, voor auto en vrachtwagen nodig met een lengte van 5,1km. De verhoogde brug van de Westlaan wordt ingeschakeld als fietsverbinding. Hierdoor zijn de af te leggen afstanden voor de fietser gelijk aan deze van vandaag. De afstanden voor de auto nemen zeer sterk toe (factor 3.5) terwijl voor de vrachtontsluiting (Insteekhaven en Gestel) alternatief 2A quasi dezelfde afstand (factor 0,92) nodig heeft dan in de huidige situatie.

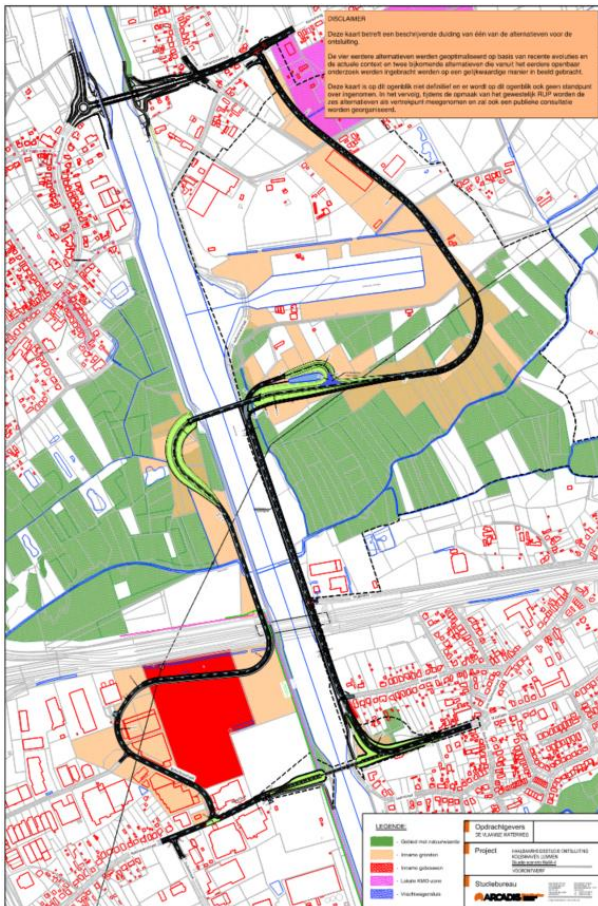
De fietssnelweg (F5) kruist de ontsluitingsweg gelijkvloers.

Het Dossche-terrein kan slechts ten dele benut worden zoals dat in 2023 zal beschikbaar zijn na het uitvoeren van de brugverhoging in de Westlaan. Dit ontsluitingsalternatief gaat uit van 1 volledig te onteigen perceel incl. gebouwen in woongebied. Gronden en bedrijfsgebouwen van 1 bedrijf zijn nodig voor het realiseren van het ontsluitingsalternatief.

De geraamde uitvoeringskost bedraagt 19,4 mio € excl. BTW.

10.4 Synthese ontsluitingsalternatief 4

10.4.1 Alternatief 4A



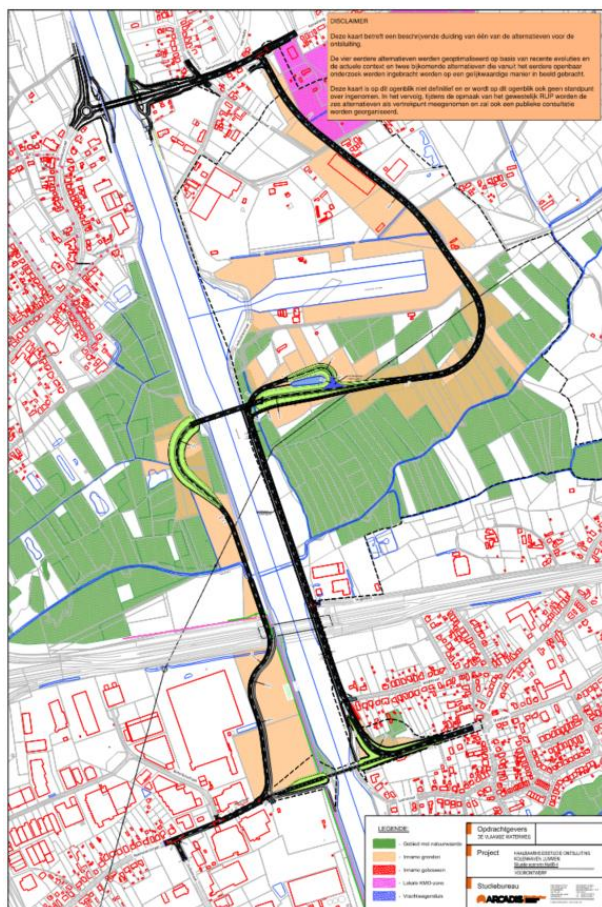
In alternatief 4A is een ontsluitingsinfrastructuur, inclusief deze voor Viversel, voor auto en vrachtwagen nodig met een lengte van 5,37km. De verhoogde brug van de Westlaan wordt ingeschakeld als fietsverbinding. Hierdoor zijn de af te leggen afstanden voor de fietser gelijk aan deze van vandaag. De afstanden voor de auto nemen zeer sterk toe (factor 4,11). Voor de vrachtontsluiting (Insteekhaven en Gestel) biedt alternatief 1 een kortere route (factor 0,79) dan in de huidige situatie.

De fietssnelweg (F5) kruist de ontsluitingsweg gelijkvloers.

Het Dossche-terrein kan bijna volledig benut worden zoals dat in 2023 zal beschikbaar zijn na het uitvoeren van de brugverhoging in de Westlaan. Dit ontsluitingsalternatief gaat uit van 1 volledig te onteigen perceel incl. gebouwen in woongebied. Gronden en bedrijfsgebouwen van 1 bedrijf zijn nodig om het ontsluitingsalternatief te realiseren en bij 1 andere bedrijf wordt de toegang gehypothekeerd. In de Boterbosstraat worden voortuinen aangesproken om de fietspaden te realiseren.

De geraamde uitvoeringskost bedraagt 20,3 mio € excl. BTW.

10.4.2 Alternatief 4B



In alternatief 4B is een ontsluitingsinfrastructuur, inclusief deze voor Viversel, voor auto en vrachtwagen nodig met een lengte van 5,02km. De verhoogde brug van de Westlaan wordt ingeschakeld als fietsverbinding. Hierdoor zijn de af te leggen afstanden voor de fietser gelijk aan deze van vandaag. De afstanden voor de auto nemen zeer sterk toe (factor 3.82). Voor de vrachtontsluiting (Insteekhaven en Gestel) biedt alternatief 4B een kortere route (factor 0,76) dan in de huidige situatie.

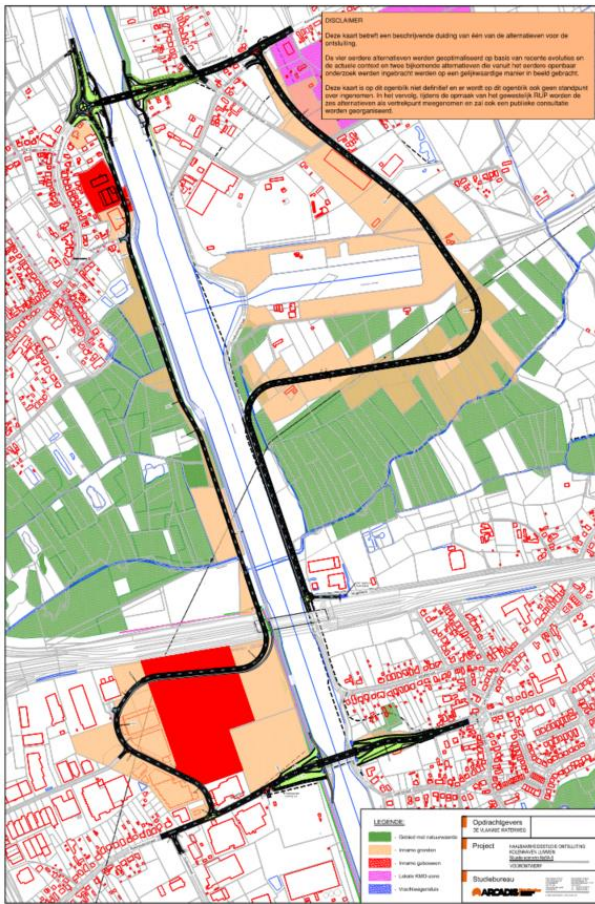
De fietssnelweg (F5) kruist de ontsluitingsweg gelijkvloers.

Het Dossche-terrein kan slechts ten dele benut worden zoals dat in 2023 zal beschikbaar zijn na het uitvoeren van de brugverhoging in de Westlaan. Dit ontsluitingsalternatief gaat uit van 1 volledig te onteigen perceel incl. gebouwen in woongebied. Er zijn geen onteigeningen voorzien van gronden of gebouwen met een economische functie (KMO of industrie).

De geraamde uitvoeringskost bedraagt 20,5 mio € excl. BTW.

10.5 Synthese ontsluitingsalternatief 5

10.5.1 Alternatief 5A



In alternatief 5A is een ontsluitingsinfrastructuur, inclusief deze voor Viversel, voor auto en vrachtwagen nodig met een lengte van 5,2km. De verhoogde brug van de Westlaan wordt gebruikt door alle modi. Hierdoor zijn de af te leggen afstanden voor de fietser en de auto gelijk aan deze van vandaag. Voor de vrachtontsluiting (Insteekhaven en Gestel) biedt alternatief 5A een duidelijk kortere route (factor 0,66) dan in de huidige situatie.

De fietssnelweg (F5) kruist de ontsluitingsweg gelijkvloers.

Het Dossche-terrein kan bijna volledig benut worden zoals dat in 2023 zal beschikbaar zijn na het uitvoeren van de brugverhoging in de Westlaan.

Dit ontsluitingsalternatief maakt geen aanspraak op gronden of gebouwen in woongebied. Gronden en bedrijfsgebouwen van 1 bedrijf zijn nodig om het ontsluitingsalternatief te realiseren en bij 1 andere bedrijf wordt de toegang gehypothekeerd. In de Boterbosstraat worden voortuinen aangesproken om de fietspaden te realiseren.

De geraamde uitvoeringskost bedraagt 7,96 mio € excl. BTW.

10.5.2 Alternatief 5B



In alternatief 5B is een ontsluitingsinfrastructuur, inclusief deze voor Viversel, voor auto en vrachtwagen nodig met een lengte van 4,93km. De verhoogde brug van de Westlaan wordt gebruikt door alle modi. Hierdoor zijn de af te leggen afstanden voor de fietser en de auto gelijk aan deze van vandaag. Voor de vrachtontsluiting (Insteekhaven en Gestel) biedt alternatief 5A een duidelijk veel kortere route (factor 0,54) dan in de huidige situatie.

De fietssnelweg (F5) kruist de ontsluitingsweg gelijkvloers.

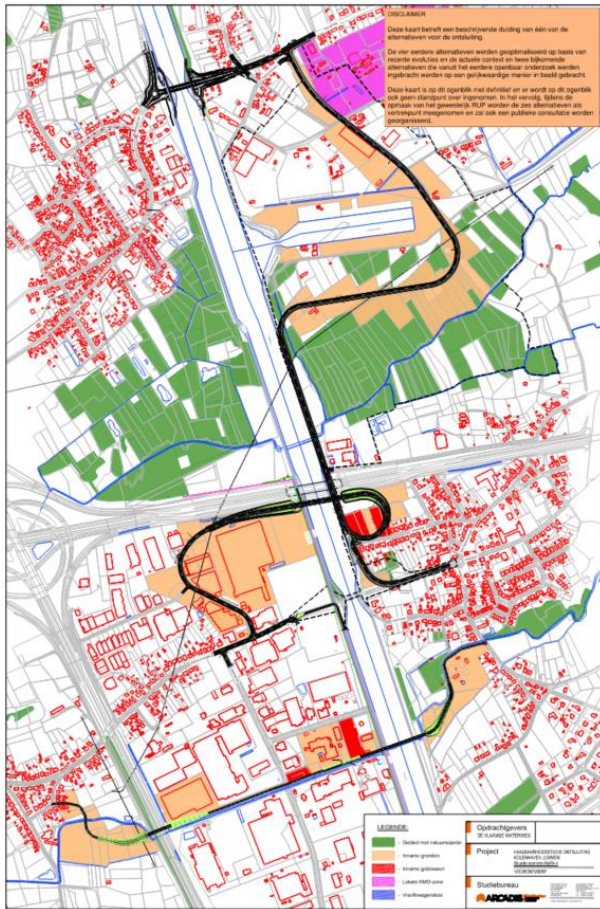
Het Dossche-terrein kan slechts ten dele benut worden zoals dat in 2023 zal beschikbaar zijn na het uitvoeren van de brugverhoging in de Westlaan.

Dit ontsluitingsalternatief maakt geen aanspraak op residentiële gronden of gebouwen. Gronden en bedrijfsgebouwen van 1 bedrijf zijn nodig om het ontsluitingsalternatief te realiseren.

De geraamde uitvoeringskost bedraagt 8,24 mio € excl. BTW.

10.6 Synthese ontsluitingsalternatief 6

10.6.1 Alternatief 6A



In alternatief 6A is een ontsluitingsinfrastructuur, inclusief deze voor Viversel, voor auto en vrachtwagen nodig met een lengte van 4,8km. In dit ontsluitingsalternatief zal de Westlaan geen brug meer hebben. Voor de fietser is de afstand quasi hetzelfde (factor 0,9). De afstanden voor de auto nemen sterk toe (factor 2,06) terwijl voor de vrachtontsluiting (Insteekhaven en Gestel) alternatief 6A quasi dezelfde afstand (factor 0,97) nodig heeft dan in de huidige situatie.

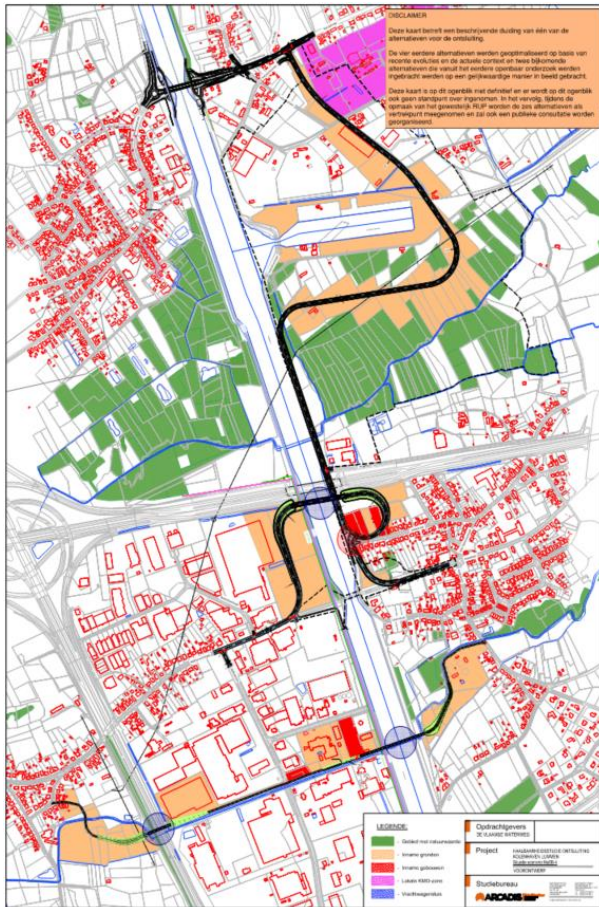
De fietssnelweg (F5) kruist de ontsluitingsweg gelijkvloers.

Het Dossche-terrein kan bijna volledig benut worden zoals dat in 2023 zal beschikbaar zijn na het uitvoeren van de brugverhoging in de Westlaan.

Dit ontsluitingsalternatief gaat uit van 4 volledig te onteigen percelen incl. gebouwen en 3 percelen in woongebied waarvan enkel de grond wordt onteigend. Gronden van 1 bedrijf zijn nodig om het ontsluitingsalternatief te realiseren en bij 2 andere bedrijven wordt de toegang gehypothekeerd. In de Boterbosstraat worden voortuinstroken aangesproken voor de realisatie van fietspaden. De ligging van de fietsrelatie tussen de Kerkstraat (Viversel) en de Laambeekstraat (Rekhoven) ligt zeer dicht tegen de bedrijfsgebouwen wat een probleem zou kunnen zijn m.b.t. de bereikbaarheid voor de brandweer.

De geraamde uitvoeringskost bedraagt 32,7 mio € excl. BTW.

10.6.2 Alternatief 6B



In alternatief 6B is een ontsluitingsinfrastructuur, inclusief deze voor Viversel, voor auto en vrachtwagen nodig met een lengte van 4,4km. In dit ontsluitingsalternatief zal de Westlaan geen brug meer hebben. Voor de fietser is de afstand quasi hetzelfde (factor 0,9). De afstanden voor de auto nemen sterk toe (factor 1,94) terwijl voor de vrachtontsluiting (Insteekhaven en Gestel) alternatief 2A quasi dezelfde afstand (factor 0,9) nodig is dan in de huidige situatie.

De fietssnelweg (F5) kruist de ontsluitingsweg gelijkvloers.

Het Dossche-terrein kan slechts ten dele benut worden zoals dat in 2023 zal beschikbaar zijn na het uitvoeren van de brugverhoging in de Westlaan.

Dit ontsluitingsalternatief gaat uit van 4 volledig te onteigen percelen incl. gebouwen en 3 percelen in woongebied waarvan enkel de grond wordt onteigend. Er zijn geen onteigeningen voorzien van gronden of gebouwen met een economische functie (KMO of industrie). De ligging van de fietsrelatie tussen de Kerkstraat (Viversel) en de Laambeekstraat (Rekhoven) ligt zeer dicht tegen de bedrijfsgebouwen wat een probleem zou kunnen zijn m.b.t. de bereikbaarheid voor de brandweer.

De geraamde uitvoeringskost bedraagt 33,7 mio € excl. BTW.

11 Bijlage

11.1 CBS beslissing gemeente Heusden-Zolder

Gemeente Heusden-Zolder

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Zitting van 19 januari 2022

AANWEZIG:

Burgemeester-voorzitter: Mario Borremans
 Schepenen: Engin Ozdemir, Isabelle Thielemans, Dirk Schops, Lode Schops,
 Nico Geeraerts en Yasin GÜL
 Algemeen directeur: Rony Herlitska

VERONTSCHULDIGD:

Schepen: Marleen Hoydonckx

Agendanummer: 3

ONDERWERP : Leefomgeving - studie ontsluiting industriezone Kolenhaven - standpunt college

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN:

MOTIVERING

Juridische gronden

- decreet lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, 286 en 288
- wet op de politie over het wegverkeer van 16 maart 1968
- nieuwe gemeentewet, artikel 119 en 130bis
- decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen
- KB van 1 december 1975 het algemeen reglement op de politie over het wegverkeer
- ministerieel rondschrijven van 14 november 1997 voor het reglement en de plaatsing van verkeerstekens

Felten en context

In een overleg tussen de gemeente Heusden-Zolder en gemeente Lummen op 4 en 18 mei 2021 werd de ontsluiting van industriezones Kolenhaven en Lummen-Gestel besproken. Hierbij werd overeengekomen dat deze industriezones niet ontsloten kunnen worden in de richting van de dorpskernen van Ubbersel en Viversel (Heusden-Zolder) en Genenbos en Rekhoven (Lummen). Om dit te bekomen werd er bij de Vlaamse Regering en De Vlaamse Waterweg door beide gemeenten op aangedrongen om hiervoor een nieuwe ontsluitingsweg te voorzien die de dorpskernen ontziet.

In opdracht van De Vlaamse Waterweg werd door Arcadis een studie uitgevoerd naar de alternatieven voor de ontsluiting van de Kolenhaven in Lummen. In de studie worden 6 mogelijke alternatieven beschreven, in sommige gevallen met een bis. Per alternatief worden de gevolgen voor fietsers en voetgangers, openbaar vervoer en zwaar verkeer beschreven, en worden de knelpunten en aandachtspunten weergegeven. Er wordt in de studie geen afweging gemaakt tussen de verschillende alternatieven.

Argumentatie

In het belang van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Viversel, en zoals overeengekomen tussen de gemeenten Heusden-Zolder en Lummen, is het niet wenselijk dat een ontsluiting voor de industriezone Kolenhaven in de richting van de woonkern van Viversel komt.

Bijlagen

Bijlage 1 memo 'Beschrijving ontsluitingsalternatieven Insteekhaven Lummen' uitgevoerd door Arcadis in opdracht van De Vlaamse Waterweg, dd. 22/12/2021

Bijlage 2 luchtfoto omgeving

Uittreksel uit de notulen van het college van burgemeester en schepenen
 19 januari 2022

p. 1 van 2

Leefomgeving - studie ontsluiting industriezone Kolenhaven - Standpunt college (vervolg)

BESLUIT UNANIEM

Artikel 1:

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van de studie waarin verschillende ontsluitingsalternatieven voor de insteekhaven Lummen werden onderzocht. Het college uit haar bezorgdheid dat hierbij opnieuw tracés werden onderzocht, waarvan in het verleden is gebleken dat er geen draagvlak is bij de inwoners van de gemeenten Heusden-Zolder en Lummen. Het college vreest dat deze studie nodeloos heel wat onrust zal veroorzaken bij de inwoners van beide gemeenten.

Het college vraagt aan de opdrachtgevers van de studie om bij een publieke bekendmaking of bevraging heel duidelijk te communiceren waarom de desbetreffende tracés desondanks toch opnieuw werden meegenomen in de studie.

Artikel 2:

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt het gezamenlijk standpunt met de gemeente Lummen dat de ontsluiting van industriezones Kolenhaven en Lummen-Gestel en een eventuele verdere ontwikkeling van de Kolenhaven enkel kan op voorwaarde dat de ontsluiting ervan niet richting een woonkern komt.

In die zin, kan het college niet akkoord gaan met eender welk voorstel waarbij er een ontsluiting of bijkomende wegenis wordt voorzien in het vierde kwadrant van de assen E314 en Albertkanaal, ook niet door de Westlaan aan de Oostelijke oever van het Albertkanaal af te buigen en/of te verbinden met de Industriestraat.

Artikel 3:

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt zijn voorkeur voor het scenario 4 zoals in 2017 met gemeente Lummen werd overeengekomen, en kenbaar werd gemaakt in een gezamenlijke brief aan toenmalig Vlaams minister van omgeving Joke Schauvliege en toenmalig Vlaams minister van mobiliteit Ben Weyts.

Aangezien de bruggen van zowel de Westlaan als de Genebosstraat ondertussen door de Vlaamse Waterweg vernieuwd en verhoogd zijn, is de bijkomende wegenis in het vierde kwadrant van de assen E314 en Albertkanaal, ondertussen niet meer noodzakelijk en zelfs niet meer wenselijk gelet op de impact op de leefbaarheid van Viversel.

Het college van burgemeester en schepenen verwijst ook naar de beslissing van het college van burgemeester en schepenen d.d.25 november 2020 m.b.t. de invoering van tonnagebeperking op de brug van Westlaan.

Als deze brug opengesteld blijft voor autoverkeer kan er een scheiding bekomen worden voor het vrachtverkeer en autoverkeer, hetgeen het college van burgemeester en schepenen wenselijk vindt.

Artikel 4:

Het college van burgemeester en schepenen wijst ook op het risico van sluiptverkeer van vrachtwagens richting Nederland via de Westlaan en/of de Jeugdlaan hetgeen zeker vermeden moet worden.

Aldus gedaan op de dag als hierboven.

NAMENS HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

(get.) Rony Herlitska
Algemeen directeur

(get.) Mario Borremans
Burgemeester-voorzitter

Voor eensluidend uittreksel:
Heusden-Zolder, 24 januari 2022

In opdracht:

Rony Herlitska
Algemeen directeur

Mario Borremans
Burgemeester

Digitaal ondertekend
door Rony Herlitska
(Signature)
Datum: 24-01-2022
16:04:41

Digitaal ondertekend
door Mario Borremans
(Signature)
Datum: 24-01-2022
17:05:00

11.2 CBS beslissing gemeente Lummen



College van burgemeester en schepenen

Zitting van 25 januari 2022

Besluit

39	Ontsluiting Insteekhaven - Detailplannen diverse alternatieven
----	---

KENNISNEMING

Aanwezig:

de heer Luc Wouters, Burgemeester; mevrouw Rita Moors, Eerste schepen; de heer Wim Vangeel, Tweede schepen; de heer Dirk Snyers, Derde schepen; mevrouw Heidi Lamotte, Vijfde schepen en voorzitter BCSD ; de heer Bernard Zwijzen, Algemeen directeur wnd

Verontschuldigd:

mevrouw Romi Soors, Vierde schepen

Juridische motivering

Decreet lokaal bestuur

Feltelijke motivering

De memo van Arcadis met een beschrijving van de verschillende alternatieven voor ontsluiting van de insteekhaven.

De detailplannen van de verschillende alternatieve scenario's.

Besluit

Artikel 1

Het CBS neemt kennis van de studie van ARCADIS met betrekking tot de voorstellen van ontsluiting van de Kolenhaven.

Het CBS betreurt dat er opnieuw scenario's worden onderzocht waarvan in het verleden gebleken is dat deze geen draagvlak konden vinden.

Artikel 2

Reeds in het verleden verzette Lummen zich tegen de ontsluiting door de woonkernen van Lummen en Heusden Zolder.

Rekening houdend met deze bekommernis handhaaft het CBS het voorstel dat in 2017 werd geformuleerd in het gezamenlijk schrijven van Lummen en Heusden Zolder aan toenmalig Vlaams Minister van omgeving Joke Schauvliege en toenmalig Minister van mobiliteit Ben Weyts.

Het in de thans voorhanden liggende studie van Arcadis opgenomen scenario 4 draagt dan ook de voorkeur weg van het CBS.

Evenwel met de voorwaarde dat het terrein van de Dossche site dient behouden in zijn totaliteit en gespaard blijft van wegeniswerken. De nood aan bedrijventerreinen is hoog in West Limburg. Met de verdwijning van de ontwikkeling van de Groene Delle moet er gewaakt worden over de bestaande bedrijventerreinen en is een snelle ontwikkeling en ontsluiting van de Kolenhaven derhalve noodzakelijk.

Artikel 3

Thans wordt de woonkern Genenbos zwaar belast door vrachtverkeer, komende van de Kolenhaven en industrieterrein Gestel.

Het vrachtverkeer dendert nu reeds tientallen jaren langs de basisschool in Genenbos.

Het CBS verzoekt dan ook met aandrang om de ontsluiting van de Kolenhaven en Gestel met hoogdringendheid te realiseren.

Namens Het College van burgemeester en schepenen

Ondertekend door Bernard Zwijnen (Signatuur)
Datum: 2022.02.09 17:01:55 CET
Functie: Adjunct Algemeen Directeur
Locatie: LUMMEN

Ondertekend door Luc Wouters (Signatuur)
Datum: 2022.02.09 17:08:33 CET
Functie: Burgemeester
Locatie: LUMMEN

Algemeen directeur wvd
Bernard Zwijnen

Burgemeester
Luc Wouters

Valideer dit document op <https://verify.intelstampcenter.be/verify> met code: 98bgkk-9xt9ku-gf5312-5n

Colofon

INSTEELHAVEN LUMMEN
ONDERZOEK EXTERNE ONTSLUITING - ACTUALISATIE

KLANT

De Vlaamse Waterweg NV
Departement Omgeving
Departement Mobiliteit en Openbare Werken

AUTEUR

Jef Francken

PROJECTNUMMER

BE0121000362

DATUM

6 juli 2022

STATUS

Concept

GECONTROLEERD DOOR

Valère Ceysens

Over Arcadis

Arcadis is een toonaangevend wereldwijd ontwerp- en consultancybureau voor de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij maken het verschil voor onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Met 27.000 mensen in meer dan 70 landen genereerden we in 2020 een omzet van €3,3 miljard. Wij ondersteunen UN-Habitat met kennis en expertise om leefomstandigheden te verbeteren in gebieden getroffen door de gevolgen van de klimaatverandering.

www.arcadis.com

Arcadis Belgium nv

Corda 1
Kempische Steenweg 311/2.07
3500 Hasselt
België

T 02 505 75 00

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



[arcadis](https://www.linkedin.com/company/arcadis)



[ArcadisBelgie](https://twitter.com/ArcadisBelgie)



[arcadisbelgium](https://www.facebook.com/arcadisbelgium)



[arcadisbelgium](https://www.instagram.com/arcadisbelgium)